



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Alexandra Krysla a soudkyň Mgr. Ing. Veroniky Baroňové a Mgr. Miroslavy Kašpírkové v právní věci žalobce: **ALGON, a.s.**, se sídlem Ringhofferova 1/115, Praha 5, zastoupeného Mgr. Ondřejem Slezákem, advokátem se sídlem Purkyňova 74/2, Praha 1, proti žalovanému: **Krajský úřad Karlovarského kraje**, se sídlem Závodní 353/88, Karlovy Vary, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 13. 3. 2013, č. j. 830/DS/13-2,

t a k t o:

- I. Žaloba se zamítá.**
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.**

O d ů v o d n ě n í :

Žalobce se včas podanou žalobou domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Cheb, odboru stavebního a životního prostředí (dále jen „správní orgán prvního stupně“ nebo též „silniční správní úřad“), ze dne 5. 2. 2013, č. j. MUCH 95716/2012, sp. zn. KSÚ 10181/2012. Tímto rozhodnutím silniční správní úřad uložil žalobci jako provozovateli vozidla pokutu ve výši 21 000 Kč za spáchání správního deliktu podle § 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 žaloby

Žalobce měl za to, že správní orgány obou stupňů nesprávně aplikovaly příslušná ustanovení právních předpisů. V této souvislosti připomněl, že dle závěrů prvoinstančního správního orgánu se žalobce jako provozovatel vozidla měl dopustit správního deliktu podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích. Dle § 43 odst. 1 tohoto zákona však právnická osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila. Citované ustanovení tak zakládá liberační důvod, který provozovateli umožňuje zprostit se odpovědnosti za správní delikt. Správní orgán se však dle žalobce aplikací předmětného ustanovení vůbec nezabývaly, ačkoliv tak učinit měly. Žalobce byl přesvědčen, že jej citované ustanovení zprostilo odpovědnosti za spáchaný správní delikt, a to z důvodu, že žalobce:

(i) vynaložil veškeré úsilí vzhledem k osobě řidiče vozidla v tom smyslu, že řidiči nepřikázal ani nedovolil, aby při provozu na pozemních komunikacích užil vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené právními předpisy; a

(ii) vynaložil veškeré úsilí, aby nedošlo k překročení mezních hodnot stanovených právními předpisy.

Žalobce v této souvislosti poukazoval na skutečnost, že svým zaměstnancům (řidičům) poskytuje školení ze znalostí příslušných právních předpisů a na pravidelné bázi je ze znalostí těchto norem prověřuje. Žalobce jako osoba znalá právních předpisů a hmotnostních limitů uskutečňuje pravidelná školení, kde je pravidelně seznamuje s legislativními novinkami a zároveň je přezkčuje ze znalostí, které již mají znát. Žalobce tak byl přesvědčen, že tímto způsobem vynaložil (vynakládá) veškeré úsilí, které na něm lze požadovat, aby porušení právních předpisů zabránil (zabraňoval). Žalobce taktéž upozornil, že podobnou logiku lze nalézt v ustanovení § 10 odst. 1) písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění (dále jen „zákon o silničním provozu“), kdy tato norma stanoví, že provozovatel vozidla nesmí přikázat ani dovolit, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích užito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Žalobce přitom považoval za prokázané, že svou povinnost splnil, protože nikdy nedovolil porušení právních předpisů a k zabránění porušení právních předpisů vynaložil veškeré úsilí. K porušení zákona přitom došlo až v situaci, kdy žalobce už neměl možnost kontroly či zásahu, aby spáchání deliktu zabránil. Ani touto skutečností se však žádný ze správních orgánů nezabýval. Správní orgány naopak vycházely z toho, že odpovědnost za spáchaný delikt je koncipována jako objektivní a absolutní, čemuž nelze přisvědčit.

Druhý důvod aplikace liberačního ustanovení § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích žalobce spatřoval v samotném způsobu provozování nákladní přepravy, kterou uskutečňuje. Žalobce připomněl, že v daném případě bylo na základě kontrolního měření mj. zjištěno, že v době spáchání správního deliktu byla

(i) okamžitá hmotnost na skupině náprav 3+4+5 jízdní soupravy vozidla 26 616 kg,

a (ii) okamžitá hmotnost jízdní soupravy vozidla 41 747 kg.

Zatímco hmotnost na skupině náprav 3+4+5 přesahovala v okamžiku vážení vozidla nejvyšší přípustnou hodnotu o 2 616 kg [§ 15 odst. 1 písm. e) bodu 2. vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na

pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 341/2002 Sb.“)], nejvyšší povolená hmotnost celého vozidla, kterou provozovatel nesmí překročit, činí 48 000 kg [§ 15 odst. 2 písm. i) vyhlášky]. V době kontrolního vážení realizovaného žalobcem dosahovala celková hmotnost jízdní soupravy necelých 87 % maximální povolené hmotnosti, což znamenalo, že vozidlo by bylo možné zatížit ještě dodatečnými 6 253 kg, aniž by byla překročena nejvyšší mezní hodnota zatížení vozovky. Tuto skutečnost žalobce zjistil prostřednictvím celkového kontrolního vážení, které provedl bezprostředně po nakládce materiálu. Z uvedeného kontrolního vážení tak bylo možno na straně žalobce usuzovat, a to i vzhledem k tomu, že zdaleka nebylo dosaženo nejvyšší mezní hodnoty celkové váhy vozidla, že vozidlo splňuje veškeré zákonem vyžadované váhové limity. Jelikož žádný právní předpis žalobci neukládá povinnost provádět po každé nakládce samostatné kontrolní měření jednotlivých náprav vozidel, má žalobce za to, že v tomto konkrétním případě vynaložil veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby zabránil porušení právních předpisů. Ačkoliv by bylo možno namítat, že žalobce si mohl a měl zajistit kontrolní měření jednotlivých náprav vozidla, nelze tuto povinnost vykládat absolutně, jak již ostatně judikoval i Nejvyšší správní soud. Provozovatelům silniční nákladní dopravy zákon toliko ukládá, aby zajistili, že nedojde k překročení mezních hodnot. Při výkladu sousloví „veškeré úsilí“ by tak měl mít správní orgán na zřeteli, že po provozovateli vozidla není možné spravedlivě požadovat, aby pokaždé provedl samostatné kontrolní měření náprav. V praxi je obvyklé, že takové měření přichází na řadu až v okamžiku, kdy je zřejmé, že celková hmotnost vozidla se mezním hodnotám přibližuje. Čím vyšší je celková hmotnost vozidla včetně jeho nákladu, tím více vzniká riziko, že některá z náprav vozidla již může být zatížena více, než připouští příslušná právní norma. I v tomto ohledu proto žalobce učinil veškeré úsilí, když zajistil vážení celkové hmotnosti vozidla.

Žalobce dále ze své praxe uvedl, že zařízení na vážení jednotlivých náprav není v České republice příliš rozšířené. Nejčastěji jím disponují ty subjekty, které sama státní správa nebo územní samospráva využívá při kontrolních měřeních nákladních vozidel. Jinak se tato zařízení vyskytují v České republice pouze řídce a navíc většina těchto zařízení je stacionární. Z toho dle žalobce vyplývá, že pokud by měl žalobce při každé nakládce provádět kompletní kontrolní vážení (tj. vozidla jako celku a jeho jednotlivých náprav), bylo by nutné nákladní vozidla dopravovat mezi nakládkou a vykládkou ještě na místo takového měření. To by ovšem znamenalo neúměrné zvýšení počtu najetých kilometrů, a tudíž i vyšší ekonomické náklady provozovatelů a zvýšený negativní dopad na životní prostředí. V neposlední řadě by toto opatření nepříznivě poznamenalo kvalitu pozemních komunikací, kterou má právě zákon o pozemních komunikacích a předmětná vyhláška chránit. Žalobce tak dovozoval, že je zcela v souladu se smyslem zákona o pozemních komunikacích, pokud je prováděno pouze celkové vážení hmotnosti vozidla včetně nákladky, a to za předpokladu, že z výsledku celkového vážení nevyplývá riziko, že by zatížení některé z náprav mělo překročit mezní hodnotu. Pokud provozovatel vozidla jedná tímto způsobem, pak nepochybně vynakládá veškeré úsilí, které na něm je možno požadovat.

V této souvislosti žalobce odmítl argumentaci prvoinstančního správního orgánu, aby na svá vozidla nakládal pouze 50 % nejvyšší povolené hmotnosti vozidla, v důsledku čehož by nemusel mít obavy o to, že dojde k přetížení jednotlivých náprav.

Žalobce upozornil, že není v jeho objektivních možnostech zajistit, aby u vybraných typů převáženého materiálu, bylo možno zabezpečit, že v průběhu přepravy nedojde k posunu materiálu, což může způsobit dočasně přetížení některé z náprav vozidla. Dle žalobce neexistuje žádný technicky realizovatelný postup, který by případnému posunu převážených hmot mohl efektivně zabránit, aniž by to neznemožnilo přepravu těchto materiálů.

Žalobce tak uzavřel, že skutkový děj popsany v rozhodnutí prvoinstančního správního orgánu odpovídá popsanému schématu. Žalobce po dokončení nakládky provedl kontrolní vážení celkové hmotnosti vozidla a výsledek měření porovnal s mezní hodnotou stanovenou právními předpisy. S ohledem na zjištěné hodnoty bylo rozhodnuto o realizaci přepravy materiálu. Žalobce tedy postupoval způsobem, při kterém vynaložil veškeré úsilí, které po něm bylo možno objektivně požadovat, aby zabránil porušení zákona. Objektivní stránku skutkové podstaty správního deliktu tak sice žalobce naplnil, ale dopadl na něj zákonem předvídaný liberační důvod, pro který se odpovědnosti za správní delikt zprostil.

Opačný názor by dle žalobce vedl k nastolení absurdní situace, kdy by všichni provozovatelé vozidel byli nuceni zajistit si vážení svých vozidel na měřících zařízeních schopných provést zvážení každé jednotlivé nápravy, a to ideálně po celou dobu přepravy. Pokud by tomu tak bylo, zcela jistě by zákonodárce takový požadavek implementoval přímo do textu zákona. Žalobce proto v závěru žaloby navrhl, aby krajský soud rozhodnutí žalovaného, jakož i rozhodnutí prvostupňového silničního úřadu, zrušil.

II. Vyjádření žalovaného k žalobě

Žalovaný se ve svém vyjádření k žalobě domníval, že správně aplikoval veškerá příslušná ustanovení právních předpisů týkající se projednávané věci. Žalobce, jakožto provozovatel vozidla, provozoval vozidlo, které překročilo při nízkorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštními právními předpisy, a to v souladu s § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích. Žalobce se v podané žalobě bránil ustanovením § 43 odst. 1 tohoto zákona, kdy právnická osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila. S tímto argumentem se žalovaný neztotožnil, neboť dle jeho názoru žalobce nevynaložil veškeré úsilí k tomu, aby nedošlo k naplnění správního deliktu. Školení zaměstnanců žalovaný pokládal za samozřejmou povinnost žalobce, nikoli tedy za vynaložení veškerého úsilí, které by bylo možno požadovat.

Žalovaný dále připomněl, že v souladu s § 38a odst. 5 zákona o pozemních komunikacích nízkorychlostní vážení zahrnuje kontrolu nejvyšší povolené hmotnosti silničního vozidla, kontrolu nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla a kontrolu nejvyšších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav. Na základě tohoto ustanovení tak muselo být tedy žalobci jasné, že v rámci nízkorychlostního vážení nedojde pouze ke kontrole nejvyšší povolené hmotnosti vozidla, kterou si (jak sám uvedl) je schopen zkontrolovat, ale že dojde i ke kontrole nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu nebo skupinu náprav. Žalovanému přitom není zřejmé, jak by žalobce mohl prostřednictvím školení svých řidičů zajistit, aby nedocházelo k překračování

hmotnostních limitů na nápravu nebo skupinu náprav. Žalobce sice mohl i prostřednictvím školení zajistit, aby řidiči bezprostředně po nakládce mohli zvážit celkovou hmotnost vozidla, jelikož touto váhou disponuje, ovšem již dále nezajistil, aby bezprostředně po nakládce mohl řidič zvážit také hmotnost na nápravu nebo skupinu náprav. Dle názoru žalovaného tak žalobce nevynaložil veškeré úsilí. Žalovaný se neztotožnil ani s argumentací žalobce, že zde není žádný právní předpis, který by žalobci ukládal povinnost provádět po každé nakládce samostatné kontrolní měření jednotlivých náprav vozidla. Žalovaný v této souvislosti poukázal na ustanovení § 38a odst. 5 zákona o pozemních komunikacích a dále ustanovení § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb., která ukládají, že provozovatel vozidla má povinnost dodržovat hmotnostní limity nejen celkové hmotnosti jízdní soupravy a vozidla, ale také hmotnostní limity na nápravu nebo skupinu náprav. Tomu závěru pak dle žalovaného odpovídá i ustanovení § 38c odst. 2 zákona, dle kterého zjistí-li se při nízkorychlostním kontrolním vážení, že nápravový tlak překračuje míru stanovenou zvláštním právním předpisem, nesmí řidič pokračovat v další jízdě. Překročení povolených nápravových tlaků tak zákonodárce přikládá větší důležitost než překročení celkové hmotnosti vozidla, u jejíhož překročení řidič pokračovat v jízdě může. Žalovaný poukázal na skutečnost, že jednou z možností, která by svědčila o vynaložení veškerého úsilí na straně žalobce, by kromě vlastnictví přenosných nápravových vah byla např. instalace kontrolních vah pro nákladní automobily přímo do vozidla tak, aby byl řidič přesně informován o zatížení vozidla a jeho jednotlivých náprav a tím i o dodržení příslušných právních předpisů. Žalovaný taktéž upozornil, že váha jízdní soupravy, vozidla jako takového a zatížení jednotlivých náprav jsou samostatné veličiny, kterými je nutno se zabývat nezávisle na sobě. Pouhým nenaložením maximální váhy jízdní soupravy nebo vozidla se proto žalobce své odpovědnosti zprostit nemohl. Pokud žalobce poukazoval na závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu (konkrétně ve věci sp. zn. 1 As 56/2008), dle kterého nelze povinnost zajištění kontrolního měření jednotlivých náprav vykládat absolutně, žalovaný ve svém vyjádření ocitoval příslušné pasáže z odůvodnění tohoto rozhodnutí a poukazem na odst. 22 a 23 odůvodnění tohoto rozsudku reagoval na žalobcem vznesené námitky. Žalovaný proto závěrem krajskému soudu navrhl žalobu jako nedůvodnou zamítnout.

III. Skutkový základ projednávané věci

Z obsahu předloženého správního spisu krajský soud zjistil následující skutečnosti rozhodné pro posouzení důvodnosti podané žaloby:

Prvostupňový správní orgán rozhodl dne 5. 2. 2013 pod č. j. MUCH 95716/2012, že žalobce se jakožto provozovatel vozidla dopustil správního deliktu podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích tím, že během přepravy písku provozoval vozidla (jízdní soupravu skládající se z motorového vozidla tovární značky SCANIA, reg. zn..., a přípojného vozidla tovární značky SCHMITZ, reg. zn...), které při nízkorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem, kterým je vyhláška č. 341/2002 Sb., a to: u trojnapravy (nápravy 3+4+5) přípojného vozidla překročilo největší povolenou hmotnost na skupinu náprav (u trojnapravy s dílčím rozvozem jednotlivých náprav nad 1,3m do 1,4 m včetně) – došlo k přetížení o 2 616 kg a tím k překročení limitní hodnoty stanovené v § 15 odst. 1 písm. e) bodu 2 vyhlášky, protože u

trojnápravy přípojných vozidel nesmí součet zatížení tří náprav trojnápravy, při dílčím rozvoru jednotlivých náprav nad 1,3 m do 1,4 m včetně, překročit 24 tun, přičemž u žalobce činila okamžitá hmotnost na skupině náprav 3+4+5 jízdní soupravy po odečtení toleranční srážky 26 616 kg. Za tento správní delikt byla žalobci uložena podle § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích pokuta ve výši 21 000 Kč. V odůvodnění prvostupňového rozhodnutí správní orgán shrnul dosavadní průběh správního řízení, včetně předchozího příkazního řízení, popsal skutkové okolnosti daného případu a v této souvislosti mj. uvedl, že druhem přepravovaného materiálu byla kamenná drť frakce 0/2 (písek) a na základě kontrolního vážení bylo zjištěno, že

- hmotnost na 1. nápravě jízdní soupravy vozidla po odečtení 3 % toleranční srážky byla 6 266 kg,
- hmotnost na 2. nápravě jízdní soupravy vozidla po odečtení 3 % toleranční srážky byla 8 865 kg,
- hmotnost na 3. nápravě jízdní soupravy vozidla po odečtení 3 % toleranční srážky byla 8 982 kg,
- hmotnost na 4. nápravě jízdní soupravy vozidla po odečtení 3 % toleranční srážky byla 8 807 kg,
- hmotnost na 5. nápravě jízdní soupravy vozidla po odečtení 3 % toleranční srážky byla 8 827 kg,
- okamžitá hmotnost na skupině náprav 3+4+5 jízdní soupravy vozidla po odečtení 3 % toleranční srážky byla 26 616 kg,
- okamžitá hmotnost motorového vozidla po odečtení 3 % toleranční srážky byla 15 131 kg, a
- okamžitá hmotnost jízdní soupravy vozidla po odečtení 3 % toleranční srážky byla 41 747 kg.

Největší povolené hmotnosti jsou přitom dle § 15 odst. 1 a odst. 2 vyhlášky č. 341/2002 Sb. pro předmětnou jízdní soupravu stanoveny následovně:

- hmotnost na nápravu č. 1:	10 000 kg
- hmotnost na nápravu č. 2:	11 500 kg
- hmotnost na nápravu č. 3:	10 000 kg
- hmotnost na nápravu č. 4:	10 000 kg
- hmotnost na nápravu č. 5:	10 000 kg
- hmotnost na skupinu náprav:	24 000 kg
- hmotnost motorového vozidla se dvěma nápravami:	18 000 kg
- hmotnost jízdní soupravy:	48 000 kg

Žalobce se proti tomuto rozhodnutí bránil odvoláním, v němž namítal, že jako provozovatel vozidla učinil veškeré úsilí, aby porušení právní povinnosti zabránil (školení řidiče, dodržení celkové hmotnosti soupravy, které jediné je v místě nakládky možné zkontrolovat). Na podporu své argumentace přiložil stanovisko JUDr. J.K. na problematiku rozložení nákladu na kamionu.

Žalovaný rozhodnutím ze dne 13. 3. 2013, č. j. 830/DS/13-2, odvolání žalobce jako nedůvodné zamítl. V odůvodnění rozhodnutí uvedl, že školení řidiče a dodržení celkové hmotnosti soupravy nelze považovat za vynaložení veškerého úsilí, které bylo možno požadovat, aby provozovatel vozidla zabránil porušení právní povinnosti. Žalovaný

připomněl, že školení řidičů je samozřejmou povinností provozovatele vozidla, a dále konstatoval, že je plně na odpovědnosti provozovatele, jakým způsobem zabezpečí dodržování právních předpisů u svých zaměstnanců. Dle žalovaného provozovatel vozidla je zatížen objektivní odpovědností za spáchání správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích tím, že se prokáže, že vozidlo při nízkorychlostním nebo vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené jako nepřekročitelné z hlediska ochrany pozemních komunikací a mostních objektů před jejich poškozením a před vznikem celospolečenských ztrát. Žalovaný se vypořádal také se stanoviskem JUDr. J.K., k němuž uvedl, že se toto zabývá odpovědností řidiče, resp. provozovatele vozidla, ve vztahu k porušení silničního zákona č. 361/2000 Sb. a správním deliktem v případě, že právnická nebo podnikající fyzická osoba přikáže nebo dovolí, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích použito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené jiným právním předpisem. Dle žalovaného by tak uvedené stanovisko včetně v něm zmiňovaná judikatura Nejvyššího správního soudu (rozsudek ze dne 22. 3. 2008, č. j. 4 As 28/2006 - 65) bylo možno aplikovat ve vztahu ke správnímu deliktu dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, nikoli však již ve vztahu k § 42b odst. 1 písm. r) téhož zákona. Žalovaný tak prvostupňové správní rozhodnutí posoudil jako věcně správné a neshledal ani jakékoli procesní pochybení, které by zakládalo jeho změnu či zrušení.

IV. Posouzení věci krajským soudem

Vzhledem k tomu, že žalovaný souhlasil s rozhodnutím o věci samé bez jednání a žalobce ve lhůtě dvou týdnů ode dne doručení výzvy nevyjádřil svůj nesouhlas s takovým projednáním věci, ačkoli byl poučen o tom, že nevyjádří-li svůj nesouhlas, bude se mít za to, že souhlas je udělen, rozhodl soud v souladu s § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), o věci samé bez jednání.

Dle § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. vycházel soud při přezkoumání žalobou napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného v mezích uplatněných žalobních bodů a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

Žalobce učinil předmětem přezkumu rozhodnutí žalovaného, kterým byla žalobci uložena pokuta 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 dne 8. 11. 2012 při přepravě písku provozoval vozidlo (jízdní soupravu), které překročilo při nízkorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem, kterým je vyhláška č. 341/2002 Sb.

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, |

[...]

e) u trojnépravy přípojných vozidel součet zatížení tří náprav trojnépravy 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. |

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.

V posuzovaném případě přitom nebylo mezi účastníky řízení sporné, že žalobce byl provozovatelem vozidla (jízdní soupravy), které při kontrolním vážení překročilo hodnoty stanovené vyhláškou, a taktéž nebyly sporné ani skutkové okolnosti posuzovaného případu. Žalobce nikterak nezpochybňoval hodnoty naměřené při kontrolním vážení zachycené v „Dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení“, ev. č. 2012810194 ze dne 8. 11. 2012, z něhož jednoznačně vyplynulo, že při kontrolním vážení došlo k překročení limitních hodnot (hmotnosti na skupině náprav 3+4+5) stanovených vyhláškou tak, jak bylo uvedeno výše. Žalobce v podané žalobě soustředil své námitky výhradně na tu skutečnost, že v daném případě byly naplněny liberační důvody, které jej odpovědnosti za spáchaný správní delikt 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.

Pokud žalobce v podané žalobě poukazoval na skutečnost, že veškeré své úsilí vynaložil již tím, že řidiči nepřikázal ani nedovolil, aby při provozu na pozemních komunikacích užil vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené právními předpisy, a že podobnou logiku lze nalézt také v § 10 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, je nutno konstatovat, že tato argumentace žalobce není v dané věci případná. V posuzované věci totiž žalobce nebyl postihován za to, že by svému řidiči přikázal či dovolil užití vozidla překračujícího hmotnostní limity, tj. dopustil se správního deliktu podle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, jehož skutková podstata předpokládá, že právnická osoba jako provozovatel vozidla přikáže, dovolí, svěří nebo umožní řízení vozidla, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu. Ale žalobci byla uložena pokuta za správní delikt podle § 42b odst. 1 písm. r) téhož zákona, a to za jednání spočívající v tom, že jako provozovatel vozidla dne 8. 11. 2012 provozoval vozidlo, které překročilo při nízkorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem. V daném případě tedy nebylo zkoumáno jednání žalobce z toho pohledu, zda svému řidiči přikázal či dovolil řídit vozidlo překračující hmotnostní limity, ale k naplnění skutkové podstaty správního deliktu postačovalo, že takové vozidlo provozoval. Z týchž důvodů se pak jeví nepřipadným i odkaz žalobce na ustanovení § 10 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, jehož skutková podstata správního deliktu danému případu co do charakteru deliktního jednání taktéž neodpovídá. Této žalobní námitce proto krajský soud nepřisvědčil.

Stejně tak poukazy žalobce na skutečnost, že řádně a pravidelně školí své zaměstnance (řidiče) nelze dle krajského soudu (ve shodě se závěry žalovaného) hodnotit jako vynaložení veškerého úsilí, které by na žalobci bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránil. Krajský soud v této souvislosti uvádí, že pokud žalobce svým zaměstnancům poskytuje školení ze znalosti příslušných právních předpisů a v pravidelných intervalech je z těchto znalostí přezkřuje a tyto znalosti prověřuje, je nutno tuto skutečnost pokládat za samozřejmou povinnost žalobce, k níž ho právní předpisy zavazují. Z hlediska naplnění podmínek dle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích však tyto skutečnosti nelze hodnotit jako vynaložení veškerého úsilí, ale spíše jako nutné minimum, k němuž je žalobce povinen. Ani tuto žalobní námitku proto krajský soud neshledal důvodnou.

Vzhledem k obsahu dalších žalobcem uplatněných námitek krajský soud považuje za nutné dále konstatovat, že 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 žalobce v podané žalobě uvedl, že si je „*vědom hmotnostních a dalších mezních limitů, které musí splňovat každé vozidlo při provozu na pozemních komunikacích*“, pak mu nepochybně muselo být zřejmé, že pokud v průběhu přepravy dojde k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení, nebude předmětem této kontroly pouze nejvyšší povolená hmotnost vozidla, kterou žalobce (jak sám uvedl) je schopen po nakládce zkontrolovat, ale že dojde také ke kontrole nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu a skupinu náprav, jakož i ke kontrole dalších stanovených veličin.

Pokud tedy žalobce argumentoval, že mu žádný právní předpis neukládá povinnost provádět po každé nakládce samostatné kontrolní měření jednotlivých náprav vozidla, je krajský soud ve shodě s vyjádřením žalovaného toho názoru, že právě výše citované ustanovení § 38a odst. 5 zákona o pozemních komunikacích, ve spojení s § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb., 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. Na podporu tohoto závěru je pak 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 uvedeného ustanovení, přičemž jednou z možností by bylo např. 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 reagovat na situace, kdy v průběhu přepravy dojde k posunům u převáženého sypkého materiálu. K těmto opatřením však žalobce v daném případě nepřistoupil, a tedy se nemůže odvolávat na vynaložení veškerého svého úsilí, pokud vozidla (resp. jízdní soupravy), která provozuje, nevybavil

systémem umožňujícím provádění měření zatížení jednotlivých náprav a celého vozidla, a taktéž jej odpovědnosti nemůže zprostit argumentace běžnou praxí v silniční dopravě. V opačném případě by totiž předmětná právní úprava byla zbavena svého smyslu, čímž by došlo k výraznému oslabení ochrany zájmy na bezpečnosti silničního provozu, tak i na šetrném využívání pozemních komunikací. Pokud žalobce poukazoval na závěry prvoinstančního správního orgánu, aby na svá vozidla nakládal pouze 50 % nejvyšší povolené hmotnosti vozidla, v důsledku čehož by nemusel mít obavy o to, že dojde k přetížení jednotlivých náprav, tyto argumenty v odůvodnění prvostupňového rozhodnutí krajský soud neshledal.

Pokud pak žalobce v podané žalobě poukazoval na skutečnost, že zatímco hmotnost na skupině náprav 3+4+5 přesahovala v okamžiku vážení vozidla nejvyšší přípustnou hodnotu o 2 616 kg, celková hmotnost jízdní soupravy dosahovala necelých 87 % maximální povolené hmotnosti, což znamenalo, že vozidlo bylo možné zatížit ještě dodatečnými 6 253 kg, aniž by byla překročena nejvyšší mezní hodnota celkového zatížení, je nutno konstatovat, že ani tato skutečnost, tj. že v daném případě vozidlo bylo naplněno pod maximální hranici celkové váhy, bez dalšího neznamenal, že jednotlivé zatížení náprav bude v souladu s limity stanovenými vyhláškou. Váha jízdní soupravy, vozidla jako takového a zatížení jednotlivých náprav jsou samostatnými veličinami, kterými je nutno se zabývat nezávisle na sobě; přihlížet je nutno také k charakteru převáženého materiálu či způsobu jeho uložení při nakládce, přičemž záleží pouze na žalobci, jakým způsobem v takových případech zabezpečí dodržování právních předpisů. Ani nenaložením maximální váhy jízdní soupravy nebo vozidla se tedy žalobce nemohl své odpovědnosti zprostit, neboť z výše uvedených důvodů (tj. bez realizace výše označení opatření) tuto skutečnost nebylo možno pokládat za vynaložení veškerého úsilí žalobce. Ani s těmito žalobními námitkami se proto krajský soud neztotožnil.

Žalobce pak v této souvislosti také uvedl, že ačkoli by bylo možno namítat, že si mohl a měl zajistit kontrolní měření jednotlivých náprav vozidla, „nelze tuto povinnost vykládat absolutně“, jak ostatně judikoval i Nejvyšší správní soud. K takto uplatněné námitce krajský soud (ve shodě s vyjádřením žalovaného) uvádí, že žalobce patrně měl na mysli závěry obsažené v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 8. 2008, č. j. 1 As 56/2008 - 66, dostupném na www.nssoud.cz, v němž se Nejvyšší správní soud zabýval přestupkem řidiče spočívajícím v překročení nejvyšší povolené hmotnosti na hnací nápravu kontrolovaného nákladního vozidla a také v překročení jeho celkové hmotnosti. Jednalo se tedy o posuzování delikttní 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).

Pokud jde o citovaný výrok žalobce, tento je obsažen v odst. [22] jmenovaného rozsudku, kdy žalobce tvrdil, že nebyl přítomen nakládce zboží (čímž se chtěl z přestupku vyvinut). Odhlédne-li krajský soud od skutečnosti, že uvedená otázka byla řešena a citovaný závěr vysloven právě v souvislosti s hodnocením naplnění subjektivní stránky skutkové podstaty přestupku, tj. při zkoumání existence zavinění řidiče, přičemž v daném případě žalobce touto skutečností argumentuje co do vynaložení maximálního úsilí ve snaze se odpovědnosti zprostit (tj. ve vztahu ke kvalitativně jinému institutu), je nutno konstatovat, že

ani Nejvyšší správní soud tuto skutečnost v předmětném judikátu nezohlednil jako skutečnost, která by sama o sobě odpovědnost vylučovala.

Z dikce ustanovení § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích vyplývá, že důkazní břemeno ohledně prokazování úsilí leží na pachateli správního deliktu, který za něj neodpovídá, *prokáže-li*, že vynaložil veškeré úsilí, které by bylo možno požadovat, aby porušení povinnosti zabránil. Nebylo tedy možno, jak se žalobce pokoušel, vytýkat správním orgánům, že se nezabývaly naplněním podmínek ustanovení § 43 odst. 1 zákona, neboť povinnost tvrdit a prokázat vynaložení veškerého úsilí ležela na samotném žalobci. V posuzovaném případě se však žalobce v této souvislosti omezil toliko na konstatování, že povinnost zajistit kontrolní vážení také jednotlivých náprav (kromě celkové hmotnosti) nelze vykládat absolutně a že toto není běžná praxe v silničním provozu. K těmto argumentům však i Nejvyšší správní soud v citovaném judikátu (viz odst. [23]) uvedl, že se z hlediska zbavení odpovědnosti nelze odvolávat na skutečnost, že vozidlo nebylo vybaveno systémem provádějícím měření zatížení jednotlivých náprav a celého vozidla, stejně jako v této souvislosti nelze argumentovat běžnou praxí v silniční dopravě, neboť jak již uvedl krajský soud výše, v takovém případě by daná právní úprava byla zbavena svého smyslu. Ani tato žalobní námitka proto nebyla shledána důvodnou.

V. Závěr a náklady řízení

Krajský soud tak na základě všech výše uvedených skutečností neshledal žalobu důvodnou, a proto ji podle ustanovení § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

Výrok o náhradě nákladů účastníků 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. 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 29. srpna 2014

Mgr. Alexandr Krysl, v.r.
předseda senátu

Za správnost vyhotovení:
Lenka Kovandová