



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Jana Rutsche a soudkyň Mgr. Heleny Konečné a JUDr. Ivony Šubrtové ve věci

žalobce: **V. P.**
zastoupen Mgr. Otakarem Janebou, advokátem
se sídlem Praha 1, U Železné lávky 568/10

proti
žalovanému: **Krajský úřad Královéhradeckého kraje**
se sídlem Hradec Králové, Pivovarské náměstí 1245

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 20. 11. 2019, čj. KUKHK-13735/DS/2019-2 (Ja)

takto:

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

Odůvodnění:

I. Předmět řízení a rozhodnutí správního orgánu

1. Napadeným rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání žalobce do rozhodnutí Magistrátu města Hradec Králové (dále také jen „správní orgán I. stupně“ nebo „magistrát“) ze dne 25. 3. 2019, čj. MMHK/055449/2019/OP/Vod, sp. zn. P/4109/2018/OP/Vod, a toto rozhodnutí potvrdil. Uvedeným prvoinstančním správním rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o

pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), kterého se měl dopustit tím, že dne 4.12.2018 v 11.15 hodin provozoval jízdní soupravu na silnici č. I/11, u Telefexu v obci Hradec Králové, a to motorové vozidlo, nákladní automobil (tahač návěsů) tovární značky MAN TGA, registrační značky, rozlišovací značky státu „CZ“, a přípojně vozidlo (návěs nákladní), tovární značky SCHWARZMÜLLER, registrační značky, rozlišovací značky státu „CZ“, přičemž provedením kontrolního nízkorychlostního vážení bylo zjištěno překročení nejvyšší technicky přípustné hmotnosti a zároveň nejvyšší povolené hmotnosti motorového vozidla nejméně o 1.922 kg (tj. o 10,7%) po odečtení relativní chyby měření a překročení nejvyšší technicky přípustné a zároveň nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu č. 2 nejméně o 1.051 kg (tj. o 9,1%) po odečtení relativní chyby měření.

2. Dle uvedeného rozhodnutí tímto jednáním žalobce porušil ustanovení § 43a odst. 5 ve spojení s § 43a odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), dle kterých nesmí být užita jízdní souprava, pokud (mimo jiné) hmotnost jednotlivých vozidel včetně nákladu nebo rozložení hmotnosti na nápravy ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace. Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a stav pozemní komunikace přitom ohrožuje podle ustanovení § 6 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel (dále jen „vyhláška č. 209/2018 Sb.“), je-li hmotnost vozidla vyšší než hodnota největší technicky přípustné hmotnosti vozidla, a podle ustanovení § 6 odst. 1 písm. c) téže vyhlášky, je-li hmotnost na nápravu vyšší než hodnota největší technicky přípustné hmotnosti na nápravu. Současně podle ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) téže vyhlášky bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace ohrožuje překročení nejvyšší povolené hmotnosti 11,50 t u jednotlivé hnací nápravy a podle ustanovení § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky překročení nejvyšší povolené hmotnosti 18,00 t u motorového vozidla se dvěma nápravami. Správní orgán prvního stupně rovněž uvedl, že odpovědnost provozovatele vozidla je odpovědností objektivní, tedy bez ohledu na skutečnost, zda k porušení právní povinnosti došlo v důsledku úmyslného jednání nebo z nedbalosti.
3. Za uvedený přestupek byl žalobci uložen správní trest pokuty ve výši 15.000 Kč a povinnost uhradit náklady řízení.

II. Shrnutí žalobních bodů

4. Včas podanou žalobou se žalobce domáhal přezkoumání zákonnosti shora uvedeného rozhodnutí, navrhl jeho zrušení, jakož i zrušení jemu předcházejícího rozhodnutí orgánu I. stupně, a vrácení věci žalovanému k dalšímu řízení.
5. Žalobní námitky soustředil do dvou následujících dvou bodů:
6. V prvním žalobním bodě žalobce namítl, že se rozhodnutí správních orgánů nedostatečně vypořádala s předloženým znaleckým posudkem Ing. J. K. ze dne 2. 6. 2006. Uvedl, že se opíral o znalecký posudek znalce, a pokud správní orgán, ať již prvoinstanční či odvolací, vyvrací tvrzení znalce, mělo by takovéto odůvodnění dostatečně přesvědčivé, resp. doložené tak, aby byl znalecký posudek skutečně vyvrácen a nezadal pochybnosti nad pouze formálním postupem ze strany správních orgánů. Žalobce označil argumentaci žalovaného za pouze obecnou, bez toho aniž by se se

znaleckým posudkem řádně vyrovnal, neboť pouze obecně potvrdil správnost rozhodnutí prvoinstančního správního orgánu.

7. Ve druhém žalobním bodě žalobce poukázal na vyjádření žalovaného pod č. 2 jeho rozhodnutí, který zde uvedl, že tvrzení o povolené hmotnosti 45 t je nesprávné a že žalobce vycházel zřejmě z údajů společnosti MAN Truck & Bus Czech Republik, s. r. o., v jehož vyjádření se uvádí, že maximální technicky přípustná / povolená hmotnost jízdní soupravy je 65.000/45.000 kg. K tomu žalobce připomněl a namítl, že prvoinstanční správní orgán ve svém rozhodnutí uvedl, že k přetížení jízdních souprav o 7.533 kg (tj. o 18%) po odečtení relativní chyby měření nedošlo, neboť na základě žalobcem předložených listinných důkazů je zřejmé, že při koupi nákladního vozidla MAN, registrační značky X, došlo v osvědčení o registraci vozidla k chybě při zápisu z celkové hmotnosti jízdní soupravy.
8. Žalobce uzavřel, že jak v rozhodnutí prvoinstančního správního orgánu, tak i v rozhodnutí žalovaného, spatřuje pochybení spočívající v tom, že ani jeden ze správních orgánů nepřihlédl k jím tvrzeným skutečnostem a neodstranil tak pochybnosti žalobce, oba správní orgány nesprávně a neúplně zjistily skutkový stav a nesprávně rozhodly ve věci. Rozhodnutí obou správních orgánů spočívá i na nesprávném právním posouzení věci.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě

9. V písemném vyjádření k žalobě žalovaný navrhl zamítnutí žaloby. V reakci na žalobu a žalobní námitku nedostatečného vypořádání se s předloženým znaleckým posudkem uvedl, že v napadeném rozhodnutí se ztotožnil s tím, jak se s informacemi uvedenými ve znaleckém posudku vypořádal v rozhodnutí magistrát, když uvedl: „Velice dobře a srozumitelně je v odůvodnění vysvětlen i důvod, proč nemohl být akceptován znalecký posudek ing. J. K., soudního znalce, ze dne 2. 6. 2006.“ Rozhodnutí magistrátu se vypořádává s obsahem znaleckého posudku na straně 5, kde uvádí, že je jednak obecný a zaměřen na otázku změny polohy sypkých materiálů během jízdy vozidla, ovšem neuvádí nic k otázce toho, zda je objektivně možné dodržet podmínky stanovené právními předpisy pro hmotnosti vozidel, náprav a skupiny náprav. Dále uvedl, že v rozhodnutí bylo odkázáno na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 5. 2016, čj. 7 As 61/2016-36, který se rovněž zabýval podobnými skutkovými okolnostmi (přeprava sypkého materiálu). Z tohoto rozsudku pak žalovaný rovněž citoval.
10. Žalovaný shrnul, že oba správní orgány tedy konkrétně uvedly, proč jsou závěry znalce pro dané přestupkové řízení nepoužitelné, když předmětem znaleckého posudku byla jiná otázka, než otázka objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Navíc bylo odkázáno na judikaturu, která se zabývá otázkou přepravy sypkých materiálů z hlediska liberačních důvodů z objektivní odpovědnosti.
11. K žalobní námitce, že rozhodnutí nesprávně posuzují otázku maximální přípustné/maximální povolené hmotnosti jízdní soupravy, k odkazu na stanovisko spol. MAN Truck & Bus Czech Republik, s. r. o., a k námitce, že došlo k zápisu chybného údaje do osvědčení o registraci vozidla, žalovaný uvedl, že ani v tomto žalobním bodě nejsou uvedena jiná tvrzení než ta, která uvedl v průběhu správního řízení. Dodal, že s těmito námitkami se řádně vypořádal na straně 3 žalobou napadeného rozhodnutí.

IV. Replika žalobce

12. V replice na vyjádření žalovaného žalobce k otázce přepravy sypkého materiálu odkázal na svůj žalobní návrh, v němž uvedl, že k přetížení tahače a nápravy č. 2 došlo pouze a jen z důvodu, že přepravoval sypký substrát (písek), který se v důsledku pohybu přesunul do přední části návěsu, tj. nad tahač, a došlo tak přetížení nápravy č. 2 a tahače. K problematice vážení sypkých materiálů přiložil sdělení Českého metrologického institutu ze dne 18. 6. 2018 uživatelům vah určených sice pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel za pohybu, avšak žalobce má zato, že toto sdělení je možné aplikovat i na nízkorychlostní kontrolní vážení s ohledem na znalecký posudek ing. J. K.. V tomto sdělení zmíněný institut na straně 3 uvádí, že měřidlo při použití s významem dle § 3 odst. 3 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů, není určeno ke stanovení zatížení na nápravu, anebo skupinu náprav u vozidel, u nichž nelze zajistit náklad proti změnám těžiště za pohybu vozidla ve smyslu zvláštního právního předpisu. Z tohoto důvodu také jeden ze správních orgánů, konkrétně Městský úřad Kolín, zastavil správní řízení ve věci vysokorychlostního kontrolního vážení u dopravce právě na základě výše uvedeného sdělení Českého metrologického institutu.

V. Jednání soudu

13. Při jednání soudu konaném dne 9. 11. 2021 setrvaly obě strany sporu na svých argumentech a procesních návrzích. Při jednání soud doplnil dokazování o listiny předložené žalobcem.

VI. Posouzení věci krajským soudem

14. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v rozsahu žalobních námitek v řízení podle části třetí hlavy druhé dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen "s. ř. s."). Po prostudování předloženého správního spisu a projednání věci při nařízeném jednání, dospěl soud k následujícím skutkovým zjištěním a právním závěrům, přičemž žalobu důvodnou neshledal.
15. Z předloženého správního spisu vyplynulo, že správní orgán I. stupně obdržel dne 11. 12. 2018 oznámení o podezření ze spáchání přestupku žalobce vyhotovené dne 4. 12. 2018 pod čj. KRPH-115395/PŘ-2018-0500D a spisový materiál k přestupku včetně fotodokumentace přestupku, který mu postoupila Policie ČR, Krajského ředitelství Královéhradeckého kraje, odboru služby dopravní policie Hradec Králové. Policií ČR postoupený spisový materiál obsahuje mapku se zakreslením místa zastavení jízdní soupravy na silnici I/11, zakreslením místa otáčení jízdní soupravy a zakreslením místa samotného vážního místa; potvrzení Českého metrologického institutu o ověření stanovených měřidel, tj. vah s neautomatickou činností používané jako měřicí zařízení pro zjišťování zatížení na nápravu u silničních vozidel, výrobní číslo 2907 a výrobní číslo 2908; pasport vážního místa zpracovaného Centrem služeb; fotodokumentaci vážního místa ze dne provedení vážení, tj. ze dne 4. 12. 2018; fotodokumentaci vážené jízdní soupravy včetně fotodokumentace technických štítků na vozidlech a kilometrového počítadla tachometru motorového vozidla; fotokopii osvědčení o registraci vozidla registrační značky X (č. UAI X) a osvědčení o technickém průkazu vozidla registrační značky X (č. AAJ X); oznámení přestupku Policie ČR - tiskopis, kterým Policie ČR podává oznámení na provozovatele vozidel (žalobce); úřední záznam hlídky Policie ČR; vyplněný formulář oznámení přestupku; vážní lístek - příloha k dokladu o výsledku NKV a doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení ev. č. 2018/806/243.

Součástí předloženého správního spisu je dále také výpis z registru silničních vozidel (karta vozidla reg. zn. X a vozidla reg. zn. X) a fotokopie technických průkazů obou vozidel.

16. Na základě uvedeného oznámení o spáchání přestupku vydal dne 21. 1. 2019 správní orgán I. stupně oznámení o zahájení řízení. Ve vyjádření k oznámení o zahájení řízení žalobce zaslal správnímu orgánu kopii technického průkazu nákladního vozidla MAN TG-A, registrační značky X, a vyjádření společnosti MAN Truck & Bus Czech Republik, s. r. o., k technické způsobilosti pro maximální technicky přípustnou/povolenou hmotnost jízdní soupravy. Dne 12. 2. 2019 vyrozuměl správní orgán žalobce o dokazování mimo ústní jednání a možnosti seznámit se s podklady pro vydání rozhodnutí. K němu došlo dne 14. 3. 2019 za přítomnosti žalobce (viz protokol ze dne 14. 3. 2019). Dne 21. 3. 2019 zaslal žalobce správnímu orgánu vyjádření k důvodům zjištěného přetížení a přiložil k němu znalecký posudek ing. J. K. ze dne 2. 6. 2006 a fotokopii duplikátu technického průkazu nákladního vozidla zn. MAN TG-A, reg. zn. X.
17. Následně dne 25. 3. 2019 vydal správní orgán I. stupně rozhodnutí čj. MMHK/055449/2019/OP/Vod, sp. zn. P/4109/2018/OP/Vod, kterým žalobce uznal vinným ze spáchání přestupku dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, neboť dne 4. 12. 2018 v 11.15 hodin provozoval jízdní soupravu na silnici č. I/11, u Teleflexu v obci Hradec Králové, a to motorové vozidlo, nákladní automobil (tahač návěsů) tovární značky MAN TGA, registrační značky, a přípojně vozidlo (návěs nákladní), tovární značky SCHWARZMÜLLER, registrační značky, přičemž provedením kontrolního nízkorychlostního vážení bylo zjištěno překročení nejvyšší technicky přípustné hmotnosti a zároveň nejvyšší povolené hmotnosti motorového vozidla nejméně o 1.922 kg (tj. o 10,7%) a překročení nejvyšší technicky přípustné a zároveň nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu č. 2 nejméně o 1.051 kg (tj. o 9,1%). Za uvedený přestupek žalobci uložil pokutu ve výši 15.000 Kč a povinnost uhradit náklady řízení.
18. Odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí žalovaný zamítl žalobou napadeným rozhodnutím a rozhodnutí orgánu I. stupně potvrdil.
19. Krajský soud posoudil žalobu v řízení vycházejícím z dispoziční zásady vyjádřené v ustanovení § 71 odst. 1 písm. c) a d) a odst. 2 věty druhé a třetí a § 75 odst. 2 věty první s. ř. s., tj. v mezích jejího rozsahu a uplatněných žalobních důvodů.
20. Kontrolní vážení ve smyslu ustanovení § 38a zákona o pozemních komunikacích se provádí na dálnicích, silnicích a místních komunikacích a může zahrnovat kontrolu hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, kontrolu poměru hmotností vozidel v jízdní soupravě, kontrolu rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol, kontrolu rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu nebo kontrolu dodržení podmínek spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu. V daném případě bylo provedeno nízkorychlostní kontrolní vážení vozidla a jízdní soupravy žalobce.
21. Dle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích *se právnická nebo podnikající fyzická osoba dopustí přestupku tím, že jako provozovatel vozidla nebo jízdní soupravy provozuje vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu.*

22. Dle ustanovení § 43a odst. 5 zákona o silničním provozu *provozovatel vozidla nesmí přikázat nebo dovolit užití vozidla v případech podle § 43a odst. 1 nebo 2, není-li jeho užití umožněno postupem podle zvláštního právního předpisu*. Zvláštním předpisem se v tomto případě rozumí zákon o pozemních komunikacích.
23. Dle ustanovení § 43a odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu *řidič nesmí užít jízdní soupravu, pokud hmotnost nebo rozměry jednotlivých vozidel včetně nákladu, poměr hmotností jednotlivých vozidel nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, není-li její užití umožněno postupem podle zvláštního právního předpisu*. Zvláštním předpisem se rozumí zákon o pozemních komunikacích.
24. Největší povolené hmotnosti silničních vozidel, zvláštních vozidel a jejich rozdělení na nápravy stanoví § 5 vyhlášky č. 209/2018 Sb. Další ustanovení o hmotnostech vyžadovaných pro provoz na pozemních komunikacích stanoví § 6 téže vyhlášky, dle jeho odst. 1 ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a stav pozemní komunikace, je-li a) hmotnost vozidla vyšší než hodnota největší technicky přípustné hmotnosti vozidla, b) hmotnost jízdní soupravy vyšší než hodnota největší technicky přípustné hmotnosti jízdní soupravy a c) hmotnost na nápravu vyšší než hodnota největší technicky přípustné hmotnosti na nápravu. Dle § 6 odst. 2 cit. vyhlášky hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy nesmí překročit největší povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy uvedenou v osvědčení o registraci vozidla část II (technický průkaz) a části I.
25. Aplikováno na daný případ, dle § 6 odst. 1 písm. b) ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace překročení nejvyšší povolené hmotnosti 11,50 t u jednotlivé hnací nápravy a podle ustanovení odst. 2 písm. a) překročení nejvyšší povolené hmotnosti 18,00 t u motorového vozidla se dvěma nápravami.
26. V prvním žalobním bodě žalobce namítl, že se rozhodnutí správních orgánů nedostatečně vypořádala s předloženým znaleckým posudkem Ing. J. K.. Argumentaci žalovaného označil za obecnou a pouze potvrzující správnost rozhodnutí prvoinstančního správního orgánu.
27. Krajský soud ověřil, že správní orgán I. stupně k žalobcem předloženému znaleckému posudku uvedl na straně 5 jeho rozhodnutí, že je mu známa jeho existence, že však „předmětný posudek je pojmán výlučně obecně a zabývá se změnou polohy sypkých materiálů v ložném prostoru nákladních vozidel, ale v žádném případě neprokazuje objektivní nemožnost dodržování hmotnostních limitů stanovených právním předpisem. Správní orgán tedy nemůže s výroky obviněného účastníka řízení souhlasit, protože pouhý všeobecně známý fakt, že se sypký materiál pohybem vozidla může přemisťovat, nezbavuje provozovatele vozidla odpovědnosti za porušení právních předpisů. Každý provozovatel vozidla (jízdní soupravy) musí vždy zajistit, aby vozidlo, ať už převáží jakýkoliv materiál, při vážení nepřekročilo hodnoty stanovené vyhláškou č. 209/2018 Sb., a pokud provozovatel vozidla takové podmínky nezajistí, je povinen nést veškeré důsledky svého jednání, včetně případné sankce.“ K tomu současně odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 7 As 61/2016-34. Žalovaný ve svém rozhodnutí k této námitce na straně 3 rozhodnutí konstatoval, že „prvoinstanční orgán se v odůvodnění rozhodnutí se všemi námitkami dostatečně a řádně vypořádal a odvolací orgán se

s textem odůvodnění ztotožňuje. Velice dobře a srozumitelně je v odůvodnění vysvětlen i důvod, proč nemohl být akceptován znalecký posudek Ing. J. K., soudního znalce“.

28. Předně je nutno připomenout ustálenou judikaturu správních soudů, dle které tvoří rozhodnutí správních orgánů I. a II. stupně z hlediska soudního přezkumu jeden celek (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne ze dne 31. 10. 2014, čj. 6 As 161/2013-25). Z tohoto pohledu je proto třeba k přezkumu rozhodnutí správních orgánů přistupovat a nelze odůvodnění prvoinstančního rozhodnutí od potvrzujícího napadeného rozhodnutí separovat. Rovněž není třeba stále dokola opakovat již jednou vyřčené, a pokud se odvolací orgán (nebo i soud) zcela ztotožní se závěrem a argumentací uvedenou v jím přezkoumávaném rozhodnutí, může na ni odkázat a nemusí ji znovu opakovat.
29. Pokud tedy jde o vypořádání se se žalobcem předloženým znaleckým posudkem, již správní orgán I. stupně zcela dostatečně a výstižně odůvodnil, proč nemůže být v daném případě zmíněný znalecký posudek akceptován. Svou argumentaci podpořil i odkazem na judikaturu, z níž čerpal, neboť Nejvyšší správní soud ve zmíněném rozsudku ze dne 25. 5. 2016, čj. 7 As 61/2016-34, uvedl, že *„poukazovala-li stěžovatelka na znalecký posudek Ing. J. K., souhlasí Nejvyšší správní soud s krajským soudem a správními orgány v tom, že tento posudek prokazuje pouze obecně známou skutečnost, že při přepravě sypkého materiálu dochází ke změně jeho polohy v ložném prostoru vozidla, což způsobuje změny v zatížení náprav vozidla. V žádném případě ale neprokazuje objektivní nemožnost splnění hmotnostních limitů stanovených právními předpisy a nezbujuje stěžovatelku odpovědnosti za spáchání předmětného správního deliktu spojeného s jejich překročením. Správní orgán (a následně ani krajský soud) tedy nepochybily, pokud při posouzení právní otázky nezohlednily stěžovatelkou předložený znalecký posudek.“*
30. Vzhledem k uvedenému krajský soud nemohl přisvědčit žalobní námitce, že se správní orgány s tímto posudkem nevypořádaly. Jejich odůvodnění, proč není možné předložený znalecký posudek zohlednit, je zcela dostatečné. Rovněž krajský soud po prostudování předmětného znaleckého posudku nemůže dospět k jinému závěru, než že se v něm znalec zabývá změnou polohy sypkých substrátů v ložném prostoru nákladních vozidel, což je však bezpochyby obecně známou skutečností a ani v nyní projednávané věci ji nikdo nespornuje. Znalecký posudek se však nijak nevyjadřuje k tomu, že by bylo zcela vyloučeno zabránit nebo že by vůbec nebylo možno předejít případnému přetížení náprav při přesouvání sypkého materiálu mezi jednotlivými nápravami vlivem jízdy. Žádné takové závěry z něho rozhodně neplynou. Předmětný znalecký posudek tedy skutečně prokazuje v podstatě pouze to, že při přepravě sypkého materiálu dochází ke změně jeho polohy v ložném prostoru vozidla a nikoliv objektivní nemožnost splnění hmotnostních limitů stanovených právními předpisy. Navíc nebyl vypracován ani v návaznosti na kontrolní měření v nyní projednávané věci. Krajský soud tedy nemá důvod odchýlit se od názoru Nejvyššího správního soudu uvedeného již opakovaně k otázce přetížení náprav v důsledku převozu sypkého materiálu jako v nyní posuzované věci (kromě již shora citovaného jeho rozsudku dále např. i v rozsudku čj. 7 As 139/2018-28). Ostatně ani žalobce neuvedl nic, čím by tento jeho závěr relevantním způsobem zpochybnil.
31. Ve druhém žalobním bodě žalobce poukázal na tu část rozhodnutí žalovaného, v níž uvedl, že tvrzení žalobce o povolené hmotnosti 45 t je nesprávné a že vycházel zřejmě z údajů společnosti MAN Truck & Bus Czech Republic, s. r. o., o maximální technicky

přípustné / povolené hmotnosti jízdní soupravy 65.000/45.000 kg. K tomu žalobce připomněl a namítl, že prvoinstanční správní orgán ve svém rozhodnutí uvedl, že k přetížení jízdní soupravy o 7.533 kg nedošlo, k čemuž dospěl na základě žalobcem předložených listin, z nichž je zřejmé, že při koupi nákladního vozidla MAN, reg. značky X, došlo v osvědčení o registraci vozidla k chybě při zápisu z celkové hmotnosti jízdní soupravy.

32. K této námitce musí krajský soud konstatovat, že se mýlí s podstatou řešené věci. V této věci byl žalobce uznán vinným (a sankcionován) za překročení nejvyšší technicky přípustné hmotnosti a zároveň nejvyšší povolené hmotnosti motorového vozidla (nejméně o 1.922 kg) a
33. za překročení nejvyšší technicky přípustné a zároveň nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu č. 2 (nejméně o 1.051 kg). Nebyl tedy vůbec nijak postižen ve vztahu ke hmotnosti jízdní soupravy. To také výslovně uvedl správní orgán I. stupně při dokazování mimo ústní jednání, kdy žalobce seznámil s tím, že dospěl k závěru, že k překročení nejvyšší technicky přípustné hmotnosti jízdní soupravy nejméně o 7.533 kg (tj. 18,0%) nedošlo, a tudíž nebude ani sankcionováno. Tomu pak zcela odpovídá i výrok prvostupňového rozhodnutí o vině a trestu a odůvodnění. Polemika žalobce (ostatně i žalovaného) o hmotnosti jízdní soupravy je proto v daném případě bezpředmětná a nemající žádný vliv na závěr ve věci.
34. Pouze pro úplnost lze dodat, že pro naplnění skutkové podstaty přestupku dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích postačí i překročení největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla u jednotlivé hnací nápravy nebo největší povolené hmotnosti u motorových vozidel se dvěma nápravami, jako tomu bylo právě v nyní posuzované věci.
35. Na závěru ve věci nemohly nic změnit ani žalobcem soudu předložené listiny, a to sdělení Českého metrologického institutu ze dne 18. 6. 2018 a usnesení Městského úřadu Kolín o zastavení řízení. Předložené listiny se totiž týkaly případů vysokorychlostního kontrolního vážení a nikoliv nízkorychlostního kontrolního vážení, které bylo provedeno v tomto případě. Jestliže odborná autorita, tj. Český metrologický institut, své sdělení poskytl uživatelům vah určených pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel za pohybu, krajský soud nesdílí názor žalobce, že toto sdělení platí bez dalšího i na nízkorychlostní kontrolní vážení.
36. Při jednání soudu zástupce žalobce uvedl i to, že v daném případě učinil žalobce vše, co bylo možné, aby k porušení dopravních předpisů nedošlo, že vozidlo nebylo celkově přetíženo, řidič měl k dispozici vážicí lístek a vozidlo nebylo možné po technické stránce vybavit přepážkou. Uvedl rovněž, že pokud jde o nápravové tlaky, tak ty se při jízdě mění, přičemž dopravce nemá reálnou možnost tuto skutečnost ovlivnit. V zásadě tak nastolil otázku existence liberačních důvodů v daném případě.
37. K tomu předně krajský soud poznamenává, že tato žalobní námitka byla uplatněna až po uplynutí zákonem stanovené lhůty k podání žaloby (§ 72 odst. 1 s. ř. s.). Po uplynutí této lhůty však již není možné žalobu rozšiřovat o další žalobní body (§ 71 odst. 1 písm. d/ a § 75 odst. 2 věta první s. ř. s.).
38. Tedy již jen jako obiter dictum krajský soud uvádí, že existenci liberačního důvodu v daném případě shledat nelze. Pouhá skutečnost, že byl přepravován sypký materiál,

který se během jízdy přesunuje a zatěžuje nápravu vozidla nad hranici největší povolené hmotnosti, liberační důvod podle ustanovení § 21 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, založit nemůže a nezbavuje provozovatele vozidla odpovědnosti za předmětný přestupek. Toto ustanovení totiž předpokládá, aby osoba, která se přestupku dopustila, vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti (přestupku) zabránila.

39. V dané věci však žalobce neuvedl žádné konkrétní kroky, které učinil k tomu, aby se jako provozovatel vozidla nedopustil předmětného přestupku, tedy aby nedošlo u jím provozovaného vozidla k překročení hodnot stanovených ve zvláštním právním předpise (vyhlášce). Účelem ustanovení obsahujícího liberační důvod je zabránění sankce ve zcela výjimečných případech, kdy by její uložení odporovalo jejímu smyslu. Skutečnost, že byl přepravován sypký materiál, který se během jízdy přesunuje, a tvrzení o nemožnosti jeho zajištění během jízdy, bez jakýchkoliv dalších opatření, které by žalobce učinil v zájmu nepřekročení hmotnostních limitů, samy o sobě tedy obstát nemohou. Stanovením hmotnostních limitů je chráněn veřejný zájem a je zcela na provozovateli, jak zajistí, že hmotnostní maxima nepřekročí.
40. K uvedenému lze odkázat i na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 12. 2016, čj. 5 As 118/2016-24, podle něhož *„Zájem společnosti na ochraně stavu pozemních komunikací a bezpečnosti provozu stojí vždy výše než fakt, že důsledky např. nekontrolovaného posunu nákladu půjdou k tíži provozovatele vozidla nebo řidiče. Náklad na vozidle musí být odpovídajícím způsobem zajištěn, zejména tak, aby nedošlo k překročení jak maximální přípustné hmotnosti vozidla, tak i maximální přípustné hmotnosti na nápravu vozidla. Nelze-li takového stavu dosáhnout a garantovat jej i během celé přepravy, pak nezbyvá, než takový náklad po pozemní komunikaci buď nepřepřevážet vůbec, nebo jej při splnění zákonných podmínek realizovat formou povolení zvláštního užívání pozemní komunikace.“*
41. Krajský soud uzavírá, že v projednávané věci byl řádně zjištěn skutkový stav věci v souladu s ustanovením § 3 správního řádu, a to tak, že nevznikají žádné pochybnosti o tom, že žalobce svým jednáním předmětný přestupek spáchal. Krajský soud nemohl přisvědčit žádné ze žalobních námitek, napadené rozhodnutí shledal za odpovídající zákonným požadavkům.

VII. Závěr a náklady řízení

42. S ohledem na shora uvedené krajský soud žalobu jako nedůvodnou zamítl v souladu s ustanovením § 78 odst. 7 s. ř. s.
43. Výrok o nákladech řízení se opírá o ustanovení § 60 s. ř. s. Žalobce neměl ve věci úspěch, nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Žalovaný při jednání u soudu prohlásil, že žádné náklady v souvislosti s tímto řízením neuplatňuje.

Poučení:

Toto rozhodnutí nabývá právní moci dnem doručení účastníkům (§ 54 odst. 5 s. ř. s.).

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu, který o ní také rozhoduje.

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.

Hradec Králové 16. listopadu 2021

JUDr. Jan Rutsch v. r.
předseda senátu