



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Petra Šebka a soudců
JUDr. Davida Rause, Ph.D., a Mgr. Kateřiny Kopečkové, Ph.D., v právní věci

žalobce: **BH TRANS s. r. o.**
sídlem Krahulčí 102, Telč
zastoupen Mgr. Jaromírem Noskem, advokátem
sídlem Furchova 373, Telč

proti
žalovanému: **Krajský úřad Kraje Vysočina**
sídlem Žižkova 57, Jihlava

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 21. 7. 2020, č. j. KUJI 68879/2020, sp. zn.
ODSH 951/2020 Ma/Odv,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému se náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Odůvodnění:

I. Shrnutí podstaty věci

1. Žalobce se žalobou domáhá zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 21. 7. 2020, č. j. KUJI 68879/2020, sp. zn. ODSH 951/2020 Ma/Odv, kterým bylo podle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Velké Meziříčí ze dne 1. 6. 2020, č. j. DOP/35544/2020-juran/4546/2020. Městský úřad rozhodl, že žalobce svým jednáním porušil § 5 odst. 1 písm. b) a § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel (dále jen „vyhláška“). Tím spáchal přestupek podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Za tento přestupek městský úřad uložil žalobci pokutu ve výši 18 000 Kč.
2. Žalobce se přestupku dopustil tím, že dne 30. 4. 2020 v 10:34, jako provozovatel motorového vozidla VOLVO FH, registrační značky X (CZ), s návěsem BODEX KIS3F, registrační značky X, na silnici číslo II/602, v km 51,4 u Velkého Meziříčí, ve směru na Velké Meziříčí, provozoval vozidlo, které při vysokorychlostním kontrolním vážení překročilo hodnoty ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Byla překročena největší povolená hmotnost na druhé (hnací) nápravě o 723 kg a největší povolená hmotnost silničního vozidla o 1668 kg (obě hodnoty po odečtu tolerance 11%).

II. Shrnutí procesního postoje žalobce

3. Žalobce uvádí, že nikdy nezpochybňoval technicky zaznamenané a naměřené hodnoty. Žalobce však namítal dvě základní okolnosti, kterými se správní orgány odmítly řádně zabývat. Zaprvé žalobce průkazně dokládal, že přijal celou řadu opatření, jimiž předcházel možnému porušení právních předpisů. Správní orgány tyto podklady vůbec nehodnotily, přičemž vyšly v zásadě z nemožnosti liberačních důvodů. Zadruhé se oba správní orgány odmítly zabývat fyzikální podstatou přenesení hmotnosti z návěsu na tahač, a to přestože žalobce odkazoval na metodický pokyn, kterým Ministerstvo dopravy vysvětlilo nepřesnost v určení hmotnosti jednoho vozidla při spřažené soupravě a přenesení hmotnosti přes točnu na tahač. Žalobce rovněž poukazoval na to, že Městský úřad Břeclav v obdobné věci zastavil řízení pro znovu předpokládanou chybovost měřícího zařízení. Žalobce shrnuje, že kvůli nedostatečně zjištěnému skutkovému stavu nebylo možno postavit na jisto, zda naplnil liberační důvody.
4. Ze shora uvedených důvodů žalobce navrhuje, aby zdejší soud napadené rozhodnutí zrušil. Na svém procesním postoji setrval po celou dobu řízení před zdejším soudem.

III. Shrnutí procesního postoje žalovaného

5. Žalovaný uvádí, že žalobce paradoxně uznává, že provozoval soupravu, u které bylo při kontrolním vážení zjištěno překročení hodnot. Žalobce pouze rozvíjí svou úvahu ohledně liberace. Žalobce však kromě obecných proklamací neuváděl, co konkrétně v daném případě učinil, aby splnil zákonné limity. Žalobcem navrhované důkazy tak byly nadbytečné. V řízení byl zjištěn stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Žalovanému není znám obsah metodického pokynu. Žalobce jej nepředložil. Žalovaný se však domnívá, že metodický pokyn nemůže upravovat hmotnostní limity v rozporu s vyhláškou. Žalobce je povinen dodržet nejen celkovou hmotnost jízdní soupravy, ale také limity jednotlivých

vozidel, náprav a skupin náprav. V případě motorového vozidla není vyloučeno vážení v jízdní soupravě. Žalobce je povinen uložit a zajistit náklad tak, aby nedocházelo k nerovnoměrnému zatěžování, a tím sekundárně k přetížení motorového vozidla.

6. Žalovaný se domnívá, že žaloba není důvodná, a proto navrhuje, aby ji zdejší soud zamítl. Na svém procesním postoji setrval během celého řízení před zdejším soudem.

IV. Posouzení věci

7. Žaloba byla podána včas (§ 72 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního /dále jen „s. ř. s.“/), osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.), žaloba je přípustná (§ 65, § 68 a § 70 s. ř. s.).
8. Zdejší soud napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s. ř. s.) podle skutkového a právního stavu ke dni rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.) a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
9. Podle § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky hodnoty hmotností na nápravu, skupinu náprav vozidla a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí u jednotlivé hnací nápravy – 11,50 t.
10. Podle § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky hodnoty hmotností vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí u motorových vozidel se dvěma nápravami – 18,00 t.
11. Podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích právnická nebo podnikající fyzická osoba se 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.
12. Podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích jde-li o přestupek podle § 42b odst. 1 písm. s), činí výměra pokuty 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy stanovenou zákonem o silničním provozu. Není-li nejvyšší povolená hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 Kč. Bylo-li zjištěno překročení největší povolené hmotnosti vozidla i jízdní soupravy, určí se výměra pokuty podle největšího překročení. Bylo-li kontrolním vážením zjištěno nedodržení jiné hodnoty nebo podmínky stanovené zákonem o silničním provozu, věty první a druhá se nepoužijí.
13. Podle § 21 odst. 1 přestupkového zákona právnická osoba za přestupek neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila.
14. Zdejší soud nejprve připomíná, že právní úprava s účinností od 1. 1. 2010 začlenila soubor ustanovení týkajících se vážení motorových vozidel (§ 38a až § 38d zákona o pozemních komunikacích) 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 jak v podobě dopravních nehod, tak poškození konkrétních pozemních komunikací, apod. Kontrolní vážení se dle zákona o pozemních komunikacích provádí dvěma způsoby, vysokorychlostním a nízkorychlostním. Při obou dochází ke kontrole největší povolené hmotnosti silničního

vozidla, největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla a dalších hmotnostních poměrů vozidla. Vysokorychlostní kontrolní vážení se realizuje zpravidla automatizovaným systémem, kdy přímo ve vozovce je umístěna váha a na vhodném místě kamera snímající registrační značku vozidla. Váhu vozidlo přejede bez povšimnutí, či zpomalení. Jedná se o místo na vozovce, které se neliší povrchem, není sníženo ani zvýšeno. Řidič vůbec nemusí být obeznámen s místem vážení, nemusí být dopředu nijak upozorňován ani instruován, jak má vysokorychlostní váhu přejet.

15. U vysokorychlostního i nízkorychlostního vážení musí používané váhy splňovat metrologické podmínky stanovené právními předpisy. Jedná se především o podmínku metrologické návaznosti, tedy nejvyšší možné přesnosti měření s ohledem na prostředí, ve kterém váhy v praxi fungují. Vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 345/2002 Sb.“), v položce 2.1.3 své přílohy určuje u vah pro vysokorychlostní i nízkorychlostní vážení lhůtu k ověření na jeden rok. Existence ověření se prokazuje ověřovacím listem nebo úřední značkou vydanými Českým metrologickým institutem nebo autorizovaným metrologickým střediskem. Odchylka přesnosti - relativní chyba měření - činí dle uvedené vyhlášky u vysokorychlostního vážení 5 % pro celkovou hmotnost vozidla a 11 % při měření zatížení nápravy.
16. Žalobce vymezil de facto jediný žalobní bod, a to nedostatečné zjištění skutkového stavu. Konkrétně namítal nevyhodnocení návrhů důkazů. Nedostatečné zjištění skutkového stavu dle žalobce znemožnilo, aby bylo postaveno na jisto, zda naplnil liberační důvody.
17. Ve správním řízení žalobce svou obranu (viz vyjádření ze dne 19. 5. 2020 adresované městskému úřadu) postavil jednak na tom, že v posuzované věci nebylo zohledněno, že se jednalo o návěsovou soupravu, přičemž žalobce tvrdil, že hmotnost motorového vozidla a návěsu nelze detailně zjistit bez rozpojení, neboť dochází k přenášení hmotnosti, a jednak na tom, že přijal všechna potřebná opatření, aby zajistil dodržování hmotnostních limitů. Druhým zmiňovaným se žalobce očividně dovolával liberace, viz *„Z uvedeného vyplývá, že obviněny (dopravce) ani řidič nebyl sto ani při veškeré potřebné péči zajistit jiné parametry (postupy) pro přepravu.“*
18. Žalobce ve svém vyjádření rovněž navrhl, aby městský úřad zkoumal stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 12. 2. 2018, č. j. 37/2018-120-OST, ze kterého žalobce dovozoval svůj závěr ohledně nemožnosti kontrolního vážení návěsové soupravy. V tomto ohledu žalobce dále navrhl vypracování znaleckého posudku. Co se týče přijatých opatření, navrhl žalobce vyžádání stanoviska odesílatele k provádění nakládky a přiložil vlastní „Dopravní řád a místní provozní bezpečnostní předpis“. V odvolání poté žalobce namítal, že městský úřad postupoval formalisticky a nevypořádal se s předloženými důkazními návrhy. Obdobně tedy argumentuje před zdejším soudem proti rozhodnutí žalovaného.
19. Zdejší soud musí konstatovat, že se správní orgány výslovně všemi důkazními návrhy žalobce nezabývaly.
20. Z rozhodnutí rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 1. 2014, č. j. 5 As 126/2011-68, publikovaného pod č. 3014/2014 Sb. NSS, k problematice zjišťování skutkového stavu vyplývá, že navrhopat důkazy a uplatnit prostředky ke své obraně je výsostné právo osoby, proti níž se řízení vede. K tomuto právu však nelze definovat povinnost správních orgánů všechny navržené důkazy provést. Podle § 52 správního řádu

jsou účastníci řízení povinni označit důkazy na podporu svých tvrzení. Správní orgán není důkazními návrhy účastníků vázán, vždy však provede důkazy, které jsou potřebné ke spolehlivému zjištění stavu věci; to platí tím spíše v řízeních, v nichž má být ex officio účastníku uložena povinnost (§ 50 odst. 3, věta druhá, správního řádu). Pokud některé z navržených důkazů neprovede, musí přesvědčivě zdůvodnit, proč se tak stalo. Tato úvaha nicméně nesmí být výrazem libovůle správního orgánu; ten je naopak povinen odpovědně vážit, které důkazy je třeba provést, zda je potřebné stav dokazování doplnit a posuzovat důvodnost návrhů stran na doplnění dokazování.

21. V daném případě je nicméně z odůvodnění napadených rozhodnutí zřejmé, že správní orgány považovaly žalobcem navržené důkazy za nadbytečné. Napadená rozhodnutí dle zdejšího soudu obsahují tzv. implicitní odůvodnění.
22. K tomu lze odkázat např. na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 9. 2021, č. j. 4 As 63/2021-45, kde je uvedeno: *„Ani námitku stěžovatele týkající se vypořádání jeho návrhu na provedení důkazu rekonstrukcí neshledal kasační soud důvodnou. Naopak se zcela ztotožňuje se závěrem krajského soudu, že z důvodu dostatečně zjištěného skutkového stavu správními orgány nemohou mít určité nedostatky odůvodnění žalovaného stran provedení důkazu rekonstrukcí za následek nezákonnost napadeného rozhodnutí. Nejvyšší správní soud sice připouští, že je správní orgán povinen vypořádat se se všemi důkazními návrhy účastníků řízení včetně zdůvodnění neprovedení navrhovaných důkazů (viz např. rozsudek NSS ze dne 13. 11. 2009, č. j. 5 As 29/2009 - 48). Judikatura zdejšího i Ústavního soudu však připouští, že opomenutý důkaz, jakkoli jde o vadu řízení před soudem, nemusí vždy znamenat porušení základních práv účastníků řízení, případně nepřezkoumatelnost rozhodnutí (k tomu srov. usnesení Ústavního soudu ze dne 22. 2. 2007, sp. zn. IV. ÚS 712/06, a usnesení ze dne 1. 6. 2007, sp. zn. I. ÚS 452/07, ve kterých dovedl jisté implicitní odůvodnění toho, proč nebyl důkaz proveden, ačkoli to nebylo ve zkoumaných rozhodnutích výslovně uvedeno; dále pak rozsudek NSS ze dne 23. 10. 2008, č. j. 8 Afs 17/2007 - 100). Z kontextu odůvodnění napadeného rozhodnutí je přitom zřejmé, že provedení stěžovatelem navrženého důkazu rekonstrukcí předmětného incidentu nepovažoval žalovaný za potřebné, neboť shledal skutkový stav za dostatečně prokázaný (srov. zejm. s. 4 napadeného rozhodnutí; k této problematice srov. též rozsudek NSS ze dne 22. 4. 2020, č. j. 4 As 451/2019 - 39).“*
23. Co se týče dokazování v případě vysokorychlostního vážení, odkazuje zdejší soud na svůj rozsudek v obdobné věci (č. j. 30 A 153/2016-76 ze dne 26. 4. 2018), kde uvedl: *„V případě vysokorychlostního kontrolního vážení (obdobně jako v případě měření okamžité rychlosti), je-li měření provedeno patřičným úředně schváleným přístrojem, dostatečně zdokumentováno (typicky fotodokumentací či obrazovým záznamem z měřicího zařízení, jenž poskytne dostatečně zřetelnou a komplexní informaci o průběhu měření), a provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti, zejména pokud zde není rozumného a přiměřeně pravděpodobného důvodu pro obavu z nějaké chyby měření, lze takový důkaz zásadně považovat za dostatečný k prokázání toho, že došlo ke spáchání správního deliktu. Nositelem stěžejní hodnoty je v takových případech údaj z certifikovaného a řádně ověřeného měřicího zařízení. Pouze takto zaznamenaný údaj představuje objektivní důkaz o naměřené hodnotě (rychlosti či hmotnosti vozidla) v konkrétní okamžik přesně zaznamenaný na fotografiích či obrazovém záznamu a tento nemůže být zvrácen subjektivním tvrzením případně vyslechnutých svědků vypovídajících, že vozidlo žádný náklad nevezlo (resp. v případě radarového měření, že k překročení povolené rychlosti nedošlo).“* Závěry zdejšího soudu

potvrdil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53. Tyto závěry pak dopadají i na nyní posuzovanou věc.

24. Žalovaný (v souladu s městským úřadem) v napadeném rozhodnutí uvedl: „...ve spise je doložen doklad o vysokorychlostním vážení. Z tohoto dokladu vyplývá, že vysokorychlostní vážení bylo zaznamenáno prostřednictvím měřidla pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel CROSSWIM 3.0.4, výrobního čísla 122015, které je řádně ověřeno Českým metrologickým institutem. Měřicí zařízení má řádné potvrzení o ověření stanoveného měřidla. V ověřovacím listu je mimo jiné uvedeno, že zařízení bylo dne 6. 3. 2019 ověřeno autorizovaným metrologickým střediskem dle platných norem a lze jej používat k vysokorychlostnímu vážení. Platnost ověření je do 31. 12. 2020. Správní orgán zahajuje řízení na základě dokladu o provedeném vysokorychlostním kontrolním vážení. Z povahy věci nelze zpětně prokázat a zjevně to není těžištěm prováděného dokazování, jaký byl skutečný náklad případně jeho rozložení v okamžiku vysokorychlostního vážení. Objektivní skutečností je výsledek vážení vysokorychlostní váhou snížený o stanovené odchylky. Z dokladu je zřejmé, o jaké vozidlo se jedná a kdy ke zvážení došlo a výsledek vážení jízdní soupravy.“ Správní orgány postupovaly zcela v souladu s výše uvedenými závěry správních soudů.
25. Ostatně sám žalobce uvedl v žalobě, že nikdy nezpochybňoval technicky zaznamenané a naměřené hodnoty. V této části je však argumentace žalobce do jisté míry vnitřně rozporná, neboť na druhou stranu uvádí, že se správní orgány odmítly zabývat fyzikální podstatou přenesení hmotnosti z návěsu na tahač, přičemž odkazuje na stanovisko Ministerstva dopravy. Tímto však dle zdejšího soudu žalobce naměřené hodnoty zpochybňuje. Rovněž tak dle zdejšího soudu činil v podaném odvolání: „Pokud by správní orgán dbal zásad řádného a objektivního hodnocení dle platného správního řádu, musel se vedle dalšího vypořádat s tím zda skutečně byly překročeny hmotnostní limity a pokud ano...“. Žalobce přitom ze zmiňovaného stanoviska dovozoval, že v případě návěsové soupravy nelze při kontrolním vážení přesně určit, co je ještě hmotnost motorového vozidla a co už je hmotnost návěsu, neboť dochází k přenášení hmotnosti přes čep na tahač. De facto žalobce namítal, že v případě kontrolního vážení návěsové soupravy nelze hmotnost motorového vozidla posuzovat. Kromě zkoumání stanoviska navrhoval žalobce rovněž vypracování znaleckého posudku.
26. Městský úřad k tomuto v prvostupňovém rozhodnutí mj. uvedl: „Správní orgán neřešil přetížení jízdní soupravy, ale přetížení hnací nápravy vozidla VOLVO a přetížení motorového vozidla VOLVO, které mělo dvě nápravy. Největší povolené hmotnosti, při jejichž překročení dochází k ohrožování, jsou přesně definovány, tedy norma (vyhláška 209/2018 Sb.) přesně definuje jak hmotnosti, tak věci, které se váží. Pokud by měla být nákladní souprava při vážení rozpojena, pak by ztratelo vysokorychlostní vážení, respektive vážení jako takové, smysl, neboť hodnoty hmotností na nápravu, skupinu náprav, motorových vozidel a přívěsů nesmí překračovat hmotnost ani v jízdní soupravě. Hmotnosti návěsů nejsou upraveny zákonem (vyhláškou) právě proto, že návěsy jsou pevně spojeny s motorovým vozidlem, tedy jsou součástí nákladní soupravy a zákonodárce počítal s tím, že se váha návěsu přenáší částečně na motorové vozidlo, které však podle normy nesmí být přetíženo.“ Žalovaný se s tímto názorem zcela ztotožnil. K návrhu na zkoumání stanoviska Ministerstva vnitra se městský úřad nevyjádřil, žalovaný pak uvedl, že mu jeho obsah není znám a žalobce jeho obsah, kromě zmiňované argumentace týkající se návěsové soupravy, více nepřiblížil. K návrhu na vypracování znaleckého posudku se nevyjádřil ani jeden ze správních orgánů.

27. Argumentace žalobce se dle zdejšího soudu nijak nedotýká § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky. Zde je zcela jasně stanoveno, že největší povolená hmotnost u jednotlivé hnací nápravy je 11,5 t. V posuzované věci byla hmotnost na takovou nápravu (tj. nápravu č. 2) 12 223 kg. To, že byla daná náprava přetížena, je nezpochybnitelné. Ve své podstatě argumentace žalobce míří pouze k § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky. V daném ustanovení je stanoveno, že největší povolená hmotnost u motorových vozidel se dvěma nápravami je 18 t, žalobce se tak domnívá, že v případě kontrolního vážení návěsové soupravy nelze hmotnost „samotného“ motorového vozidla přesně určit. Zdejší soud pouze připomíná, že hmotnost motorového vozidla v posuzované věci byla 19 668 kg.
28. Zdejší soud tak nemohl přisvědčit argumentaci žalobce. Je zřejmé, že u vysokorychlostního vážení k rozpojení vozidel jízdní soupravy nedochází, neboť při něm není jízdní souprava odkloněna z provozu. Změření jízdní soupravy během provozu, tj. za jízdy, vylučuje její rozpojení. Rovněž si lze jen stěží představit, že by v případě rozpojení mohlo motorové vozidlo, jehož provozní hmotnost je dle spisového materiálu 8 141 kg, překročit samo o sobě hmotnost 18 t. Předmětné ustanovení by se stalo de facto neaplikovatelným. Je zřejmé, že v momentu připojení návěsu k motorovému vozidlu (tahači) se zatížení, resp. hmotnost tahače zvýší. Nesmí však přesáhnout 18 t. A právě z tohoto důvodu je nutné posuzovat hmotnost motorového vozidla v jízdní soupravě bez rozpojení, neboť jen tímto způsobem lze zjistit skutečné zatížení motorového vozidla v reálném silničním provozu.
29. Závěr zdejšího soudu má rovněž oporu v judikatuře; viz rozsudek Krajského soudu Ústí nad Labem ze dne 22. 10. 2019, č. j. 15 A 156/2016-37, který pojednává právě o návěsové soupravě. Zde soud dovodil, že i u této soupravy postačí překročení povolené hmotnosti tahače, aby došlo k naplnění skutkové podstaty správního deliktu. Obdobně věc vyřešil i Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 18. 4. 2018, č. j. 10 As 138/2016-73, který právě zdůraznil, že překrytí návěsu s tahačem logicky musí vést k tomu, aby bylo hodnoceno zatížení jednotlivých náprav vozidla.
30. Městský úřad přitom zcela logicky naznačil, jak k přetížení v daném případě mohlo dojít. Ze strany žalobce nedošlo k přetížení nákladní soupravy. Hmotnost jízdní soupravy byla 33 013 kg (nejvyšší povolená hmotnost jízdní soupravy je 48 000 kg). Problém však zřejmě spočíval v tom, že si řidič nechal naložit veškerý náklad na přední část návěsu. Tím tedy rovněž porušil dopravní řád žalobce. V článku F.2. dopravního řádu je stanoveno: *„Řidič vozidla je povinen se před jízdou přesvědčit, že je náklad správně uložen a označen a jak je využita ložná plocha, nesmí připustit, aby vozidlo, jednotlivé nápravy a části vozidla byla přetížena, případně, aby náklad přesahoval rozměrové limity.“*
31. V tomto ohledu lze rovněž odkázat na závěr, který učinil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 15. 12. 2016, č. j. 5 As 118/2016-24. Nejvyšší správní soud uvedl: *„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.“* Tento závěr je analogicky aplikovatelný i na posuzovanou věc.

32. Zdejší soud se tak zcela ztotožnil s argumentací správních orgánů. Z výše uvedené naopak vyplývá, že se nelze ztotožnit se žalobcem, že se správní orgány odmítly zabývat fyzikální podstatou přenesení (rozložení) hmotnosti z návěsu na tahač. Z jejich argumentace je rovněž zřejmé, proč byly žalobcem navrhované důkazy (stanovisko Ministerstva dopravy a znalecký posudek) považovány za nadbytečné. Stanoviska Ministerstva dopravy jsou pro správní orgány toliko doporučující a nikoliv závazná. Jedná se o metodické pokyny, které by měly sjednocovat způsoby výkonu státní správy na svěřeném úseku, a nikoliv nahrazovat činnost zákonodárce, nebo snad dokonce vyjímát některé situace z působnosti obecně závazného právního předpisu.
33. Co se týče liberačních důvodů, dle prvostupňového rozhodnutí „...smyslem liberačních důvodů je zabránění sankce ve zcela výjimečných případech, kdy by její uložení odporovalo jejímu smyslu, tedy v tomto případě smyslu ochrany veřejného zájmu. Značné překročení stanovených hodnot zjištěných při vážení vozidla poškozuje síť pozemních komunikací, ale rovněž ohrožuje zdraví a život účastníků silničního provozu a nelze se odpovědnosti za přestupek zprostit proškolením řidiče, povinným školením řidičů nebo vydanou písemností. Důvody, které prakticky obviněný uvádí, by při aplikaci ve velkém množství případů, ztratilo povahu výjimky z obecného pravidla. Provozovatel vozidla má možnost ovlivnit jaký náklad bude naložen, o jaké hmotnosti, jakým způsobem, může si volit různá technická řešení pohybu materiálu, jeho umístění a jeho poutání, může ponechat dostatečnou rezervu při nakládce, tak aby nepřekročil hmotnostní limity a chránil veřejný zájem. Z předloženého „Dopravní řádu“ neplyne, že by provozovatel dělal něco jiného než prosté školení.“
34. Městský úřad tedy dopravní řád žalobce vzal při svém rozhodování v potaz. Nicméně neměl za to, že by existence dopravního řádu, resp. z něj vyplývající školení řidičů mohlo být liberačním důvodem. Žalovaný se s tímto závěrem ztotožnil. Stejný názor zaujal v minulosti rovněž např. Krajský soud v Plzni v rozsudku ze dne 29. 8. 2014, č. j. 57 A 34/2013-51, dle kterého „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.“ Zdejší soud se s uvedeným plně ztotožňuje.
35. K návrhu na vyžádání stanoviska odesílatele k provádění nakládky se správní orgány nevyjádřily. Opět však platí, že z napadených rozhodnutí vyplývá, proč by provedení takového důkazu bylo nadbytečné. Nadto zdejší soud uvádí, že skutečnost, že nakládku realizuje odesílatel, což chtěl žalobce daným důkazem zřejmě prokázat, nemůže na odpovědnosti žalobce za spáchání daného přestupku nic změnit.
36. Žalobce dále poukázal na to, že k odvolání přiložil pro „skutkovou shodnost a právní závěry“ vyrozumění Městského úřadu Břeclav ze dne 1. 6. 2020, č. j. MUBR 70094/2020, dle kterého „Správní orgán opětovně posoudil z doložených dokumentů rozsah přetížení vozidla a dospěl k závěru, že po odečtu 3% srážky na chybovost měřícího zařízení lze konstatovat, že se jedná o velmi nízké přetížení a tedy lze konstatovat v souladu s § 86 odst. 1 písm. a), že skutek, o němž se vede přestupkové řízení, není přestupkem ve smyslu § 42 odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích.“ Zdejšímu soudu však není zřejmé, jak tento

závěr dopadá na nyní posuzovanou věc. Žalobce námitku, která by se týkala velmi nízkého přetížení, nevznesl před správními orgány ani před zdejším soudem.

37. Jestliže žalobce u jednání namítal, že měřidlo bylo nezpůsobilé k měření tekutého nákladu, jednalo se o žalobní bod, který byl uplatněn po lhůtě k podání žaloby a tedy opožděně (§ 71 odst. 2 s.ř.s.). Takovým žalobním bodem se soud zabývat nemůže. Vzhledem k tomu soud nepovažoval za potřebné provádět výslech řidiče k otázce způsobu jízdy a přepravovaného zboží, ani dokazovat opatřením obecné povahy a soudními rozhodnutími. Dopravně provozním řádem žalobce soud pak nedokazoval, neboť ten je součástí správního spisu.
38. Soud tak neshledal žádný z uplatněných žalobních bodů důvodným a nad rámec těchto uplatněných žalobních bodů nezjistil žádnou vadu, jež by atakovala zákonnost napadeného rozhodnutí a k níž by musel přihlížet z úřední povinnosti. Soud tedy žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

V. Náklady řízení

39. O nákladech řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nebyl ve věci úspěšný, a proto mu nenáleží právo na náhradu nákladů řízení, to by náleželo procesně úspěšnému účastníkovi – žalovanému. Zdejší soud však nezjistil, že by žalovanému v souvislosti s řízením vznikly náklady přesahující rámec jeho běžné úřední činnosti, a proto mu náhrada nákladů řízení nebyla přiznána.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

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

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

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

Brno dne 8.7.2022

Petr Šebek v.r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje: R. L.

