



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Jana Rutsche a soudkyně Mgr. Heleny Konečné a JUDr. Martiny Kúchlerové Ph.D., ve věci

žalobkyně: **VND Hataš s. r. o.**, IČO 27508382
se sídlem Krátká 1449, Přelouč

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

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 11. 2021, čj. KUKHK-37523/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 žalobkyně do rozhodnutí Městského úřadu Dobruška, odbor dopravy a správy vnitřních věcí (dále jen „správní orgán I. stupně“ nebo „městský úřad“), ze dne 22. 9. 2021, sp. zn. MUD 16452/2020 ODSVV/ŠR-15, čj. PDMUD 59318/2021, a toto rozhodnutí potvrdil. Uvedeným prvoinstančním správním rozhodnutím byla žalobkyně jako provozovatelka soupravy vozidel uznána vinnou ze spáchání přestupku na úseku provozu na pozemních

komunikacích dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), a to za porušení § 5 a § 6 vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, v platném znění (dále jen „vyhláška č. 209/2018“), ve spojení s § 43a, odst. 5 a 6 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění (dále jen „zákon o silničním provozu“), a byl jí uložen správní trest pokuty ve výši 18.000 Kč a povinnost uhradit náhradu nákladů řízení v paušální částce 1.000 Kč.

II. Shrnutí žalobních bodů

2. Včas podanou žalobou se žalobkyně domáhala přezkoumání zákonnosti shora uvedeného rozhodnutí, jakož i jemu předcházejícího rozhodnutí správního orgánu I. stupně, a navrhla jejich zrušení.
3. Žalobkyně žalovanému předně vytýká, že ve výrokové části má chyby v psaní, konkrétně v datu vydání prvostupňového rozhodnutí. Dále uvedla, že správní orgán I. stupně vydal příkaz i rozhodnutí dle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, které však od 1. 1. 2021 postihuje jiný přestupek, než který je předmětem správního řízení. Přesto správní orgán nepostihl novelu, neupozornil na změnu právní kvalifikace, ani se s ní nevypořádal a odvolací orgán tuto skutečnost přešel jednou větou na straně 4 bodu 6, v níž konstatoval, že nesprávnou kvalifikaci přestupku neshledal jako důvod ke zrušení rozhodnutí.
4. Dle žalobkyně byly ve správním řízení prodlevy, které jsou v rozporu se zásadami vedení správního řízení, žalovaný se jimi nezabýval a na tuto skutečnost nereagoval. Správní orgán přitom byl po dobu cca 4 měsíců do vydání rozhodnutí nečinný, přestože lhůty pro vydání rozhodnutí jsou dány ustanovením § 71 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“).
5. Žalobkyně vyslovila přesvědčení, že rozhodnutí byla vydána na základě neúplného zjištění a prověření skutečného stavu. Žalovaný bez jakéhokoli důkazu odůvodnil způsob nakládky řepy na kontrolovanou jízdní soupravu, ale pro takovou úvahu a závěr není ve správním spise žádný podklad a jeho závěry jsou tak nepřipustné. Proto žalobkyně v odvolání upozorňovala, že se k tomu mohl vyjádřit pouze řidič. To označila za zásadní, neboť řidič v daný okamžik jednal jménem svého zaměstnavatele a jako jediný se mohl vyjádřit ke způsobu naložení nákladu (řepy), stavu místa nakládání, zda se jízdní souprava při naložení pohybovala po poli, k problematice znečištění jízdní soupravy.
6. Dle žalobkyně nedošlo ani k řádnému posouzení možného posunu nákladu. Zmínila, že k tomuto dotazu se svědek ing. K. vyjádřil, že toto nedokáže posoudit, že u nakládky nebyl.
7. K místu vážení žalobkyně uvedla, že má vážné pochybnosti, že se jedná o místo určené v předloženém passportu a že místo, kde k provedení vážení došlo, by mělo být řádně označeno, aby o něm nebylo pochyb. Doložený passport místa vážení je z roku 2013 a vážení proběhlo dne 1. 12. 2020.
8. Žalobkyně dále poukázala na snímek č. 13, kterým byl měřen příčný sklon. Má zato, že ze snímku je zřejmé, že pravá strana položené vodováhy se opírá pouze o vnitřní hranu vážící plošiny a její konec jde do výšky nad vážící plošinu, tedy neprokazuje příčný sklon komunikace, ale jen uložení vážících plošin na nerovné komunikaci. Proto je naměřená

hodnota sklonu zakreslená a chybná a v rozporu s návodem k obsluze použitých vah založeným ve spisovém materiálu, neboť návod říká, že musí být měřící místo v každém směru vodorovné. Žalobkyně považuje za zarážející, že příslušník policie pprap. K. jako odpovědná osoba za vážení nezná předpisy, podle kterých provádí kontrolní činnost vedoucí k určení spáchání přestupku.

9. Dále žalobkyně s poukazem na § 5 a § 6 vyhlášky č. 209/2018 Sb. uvedla, že pokud by byla vzata v úvahu tolerance 3% na znečištění vozidla, tak když druhá náprava vozidla byla zatížena o 318 kg více, což je 2,8%, nedošlo by k naplnění skutkové podstaty daného přestupku, a to zejména, když první náprava vozidla byla zatížena na 7.310 kg a největší povolená hmotnost na tuto nápravu je 7.500 kg. Dle žalobkyně souprava byla znečištěna blátem, a mělo tak dojít k odečtu 3% z naměřených hodnot. Žalovaný se nezabýval poukazem na konkrétní snímek soupravy, z něhož je zřejmé, že souprava byla znečištěna blátem, a to z důvodu jejího pohybu po poli při nakládce v rámci řepné kampaně. Řidič žalobkyni při předání dokladů z vážení sdělil, že byl upozorněn na znečištění vozidla a byl vyzván k očištění zadních odrazových desek policistou a na místě vážení je čistil. To dokládá snímek č. 17 fotodokumentace.
10. Žalobkyně se ohradila proti tvrzení správního orgánu I. stupně, že její jednatel odmítl odpovídat na otázky k vážení z důvodu nepřítomnosti jeho osoby u kontrolního vážení. Pokud chtěl správní orgán odpovědi na položené otázky, měl být předvolán k výslechu řidič jízdní soupravy, neboť jen on mohl objasnit celý průběh jízdy, nakládku vozidla na poli, jeho zastavení, průběh vážení, jak, kým a o čem byl na místě poučen, co případně viděl a slyšel a zda před vyjetím na komunikaci z pole kontroloval znečištění vozidla a další. Žalobkyně připomněla, že obviněný z přestupku není povinen se hájit, uvede-li však v řízení tvrzení ke skutkovým okolnostem případu a navrhne k jejich prokázání důkazy, je správní orgán povinen se s nimi řádně vypořádat.
11. Žalobkyně opakovaně zdůrazňovala, že k překročení největší povolené hmotnosti návěsu i celé jízdní soupravy nedošlo, tedy že jízdní souprava přetížena nebyla. Okamžitá hmotnost jízdní soupravy byla v povolené toleranci, okamžitá hmotnost na nápravu č. 1 motorového vozidla byla v pořádku 7310/7500, okamžitá hmotnost na nápravu č. 2 taháče 11.818/11500 byla překročena o 318 kg, tj. o 2,8%, návěs - náprava č. 3, 4 a 5 byly v pořádku, okamžitá hmotnost na skupinu náprav č. 3, 4, a 5 - 24.655/27.000 byla v pořádku (s rezervou), okamžitá hmotnost motorového vozidla 19.128/povolená 18.000 (technická 19.000 - viz štítek a technický průkaz) - překročení o 1.128 kg (tj. o 6,3%), pokud by správní orgán vzal v úvahu znečištění vozidla (3%), jednalo by se o 2,3% a došlo by i k odlišnému hodnocení ukládané sankce. A okamžitá hmotnost jízdní soupravy 43.783/44.000 byla v pořádku.
12. Žalobkyně zopakovala, že se správní orgán nezabýval skutečností, že může dojít k posunu nákladu, což v tomto případě byla volně ložená řepa, když se jednalo o 318 kg, tedy zanedbatelnou hmotnost vzhledem k ostatním hmotnostem celé jízdní soupravy.
13. Žalobkyně dále poukázala na technický štítek (snímek č. 18), na němž je uvedeno 19.000 kg a uvedla, že není zřejmé, jak správní orgán dospěl k závěru, že došlo „k překročení technicky přípustné hmotnosti“ (strana 14 odst. 1).

III. Vyjádření žalovaného k žalobě

14. V písemném vyjádření k žalobě žalovaný v některých bodech odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí a navrhl zamítnutí žaloby.
15. V reakci na námitku žalobkyně, že bylo rozhodnuto dle jiného ustanovení, když ve znění účinném od 1. 1. 2021 postihuje jiné jednání, než to, za které byla postižena, žalovaný konstatoval, že skutek, za nějž byla uznána vinnou, byl nezaměnitelným způsobem právně kvalifikován a nemohou vznikat objektivní pochybnosti o uvedeném skutku. Tj. skutečnost, že s účinností od 1. 1. 2021 došlo k novelizaci zákona o pozemních komunikacích a přesunu uvedené skutkové podstaty pod jiné písmeno zákona, není okolností, která by způsobovala nepřezkoumatelnost (nezákonnost) žalobou napadených rozhodnutí.
16. K námitce žalobkyně, že se žalovaný nezabýval poukazem na nečinnost správního orgánu I. stupně, žalovaný uvedl, že nečinnost je procesní situace, jejíž řešení upravuje § 80 správního řádu, jestliže je napadána až v rámci odvolání, nemá její event. shledání ze strany odvolacího orgánu žádný vliv na posouzení věcné správnosti nebo zákonnosti odvoláním napadeného rozhodnutí.
17. K otázce znečištění jízdní soupravy žalovaný odkázal na bod 1. svého rozhodnutí a zopakoval, že z Dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení je zřejmé, že vozidlo nebylo znečištěno blátem ani sněhem (což dokládají i fotografie ve spise) a že řidič byl řádně poučen o postupu při kontrolním vážení; řidič se nikterak k obsahu dokladu nevyjádřil. Správní orgány neshledaly důvod provádět výslech řidiče, neboť by nepřinesl jiné informace, než ty, které plynou z uvedeného dokladu. Dle žalovaného tak správní orgán I. stupně postupoval zcela v souladu se zásadou materiální pravdy. Pokud je v rozhodnutí žalovaného uvedeno: „Odvolací orgán má ze svých poznatků zkušenost, že nakládka řepy na vozidla zpravidla probíhá tak, že nakládající stroj ROPA se pohybuje po poli u hromady řepy, vozidla přepravující řepu stojí na souběžných pozemních komunikacích, a nakládka probíhá po dopravnících, takže vozidla na pole zpravidla nezajíždějí“, pak se nejedná o nosný důvod výroku rozhodnutí. Jak skutečně probíhala nakládka řepy, je irelevantní a nemá vliv na právní kvalifikaci jednání žalobkyně. Otázku event. znečištění jízdní soupravy zjistil správní orgán z jiných podkladů.
18. K námitce, že nedošlo k řádnému posouzení možného posunu nákladu, žalovaný odkázal na judikaturu k problematice přepravy sypkých materiálů, neboť jde o analogické situace, a to na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 5. 2016, čj. 7 As 61/2016-36, z něhož citoval.
19. K výhradě, že místo vážení mělo být řádně označeno, žalovaný uvedl, že žádný právní předpis neukládá při NKV jakkoli označovat místo, kde k němu dochází. V odvolání ani žalobě žalobkyně nepředložila jediný relevantní důkaz na podporu svého tvrzení o tom, že k NKV došlo na jiném místě, než které je označeno ve výroku rozhodnutí městského úřadu a které je popsáno jak v Dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení, tak doloženo připojenou fotodokumentací a dále pasportem vážního místa (příloha protokolu z ústního jednání).
20. K námitce, že je ze snímku č. 13 patrné, že příčný sklon vážního místa není prokázán a že návod k obsluze vah uvádí, že vážící místo musí být rovné, žalovaný poukázal na návod v části „2.1 Požadavky na měřící místo“, odst. 2.1.1. Žalobkyně přitom účelově zmínila jen jednu větu z návodu. Pro posouzení námitky příčného sklonu na snímku č. 13 nelze tento snímek vnímat izolovaně, ale v kontextu se snímkem č. 9 a č. 10 - na

těchto snímcích je dokladován sklon samotné pravé vážící plošiny. Pokud se sečte sklon samotné pravé vážící plošiny (1,07%) a sklon naměřený mezi oběma vážícími plošinami (1,29%), vyjde hodnota 2,36% v příčném směru, a tato je dle uvedeného návodu k obsluze zcela v toleranci.

21. K výtce žalobkyně, že pprap. Komárek jako odpovědná osoba za vážení nezná předpisy, podle kterých provádí kontrolní činnost, žalovaný konstatoval, že dle ustanovení § 38a odst. 3 písm. a) nízkorychlostní kontrolní vážení zajišťuje v součinnosti s Policií České republiky vlastník pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba. Policie České republiky tak poskytuje součinnost z toho důvodu, že pracovník Centra služeb pro silniční dopravu, s. p. o., nemá zákonné zmocnění tzv. odklonit vozidlo z provozu, a to na rozdíl od příslušníků Policie České republiky. Vlastní nízkorychlostní kontrolní vážení tak realizovala v souladu se zákonem jiná osoba, než zmíněný příslušník Policie České. Pokud příslušník Policie České republiky uvedl, že do detailu nezná dílčí postupy, resp. předpisy pro vlastní nízkorychlostní vážení, je to z uvedených důvodů naprosto logické a není důvodu uvedenou okolnost označovat za zpochybňující závěry o správnosti měření.
22. K námitce, že souprava byla znečištěna blátem a mělo tak dojít k odečtu 3% z naměřených hodnot, žalovaný zopakoval, že z Dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení je zřejmé, že vozidlo nebylo znečištěno blátem ani sněhem (což dokládají i fotografie ve spise), vozidlo je špinavé, ale není zabláčeno, tj. nejsou na něm žádné nánosy bahna.
23. K námitce, že nebyl proveden výslech řidiče soupravy, žalovaný uvedl, že k takovému postupu správní orgány neshledaly žádný důvod, neboť veškeré rozhodné okolnosti byly zjištěny z jiných podkladů.
24. K pochybnostem žalobkyně o výši uložené sankce žalovaný odkázal na ustanovení § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích s tím, že zde nebyl prostor pro správní úvahu o výši sankce.

IV. Doplnění žaloby a replika žalobkyně

25. Žalobkyně uvedla, že si „nechala zhotovit fotografickou dokumentaci snímku č. 13“, která dle jejího názoru dokládá, že místo vážení nesplňuje předepsané podmínky pro umístění jednotlivých částí vah na komunikaci. Zopakovala své výhrady k místu vážení uvedené v žalobě a dodala, že z fotodokumentace pořízené žalovaným je evidentní, že komunikace nesplňuje podmínky pro provádění vážení. Komunikace vykazuje zaoblení, což je zřejmé zejména ze snímku č. 13 a položené vodováhy. Návod k obsluze použitých vah ve svém čl. 2 deklaruje, že měřicí místo musí být rovné, připouští jisté sklony, ale současně říká, že k přesnému určení hmotnosti na kolech musí být měřicí místo v každém směru vodorovné. To však nebylo splněno. Dle žalobkyně je ze snímku č. 13 (zejména po zvětšení tohoto snímku) zřejmé, že tomu tak není a uvedené místo návodu na obsluhu použitých vah nevyhovuje.
26. V replice na vyjádření žalovaného žalobkyně zopakovala svoji argumentaci k otázce znečištění povrchu jízdní soupravy, k čemuž dodala, že žádný snímek podvozkové části nebyl pořízen, argumentaci k nesplnění požadavků na měřicí místo, přičemž zejména rozporuje snímek č. 13, na němž je dle jejího názoru vidět, že spodní neověřená vodováha se opírá o hranu vážící plošiny, a tedy neměří skutečný sklon podkladu. Dále žalobkyně

znovu připomněla prodlevy ve správním řízení, které žalovaný ignoroval, zopakovala námitku týkající se nevyslechnutí řidiče jízdní soupravy, nevypořádání se se skutečností, že mohlo dojít k posunu nákladu a vyslovila přesvědčení, že řada věcí popsaných v rozhodnutí správního orgánu I. stupně pochází z jiného případu a správní orgán je překopíroval.

V. Posouzení věci krajským soudem

27. 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."). Učinil tak bez nařízení jednání postupem za podmínek stanovených dle ustanovení § 51 odst. 1 věty druhé s. ř. s. Po prostudování předloženého správního spisu dospěl soud k následujícím skutkovým zjištěním a právním závěrům, přičemž žalobu důvodnou neshledal.
28. Z předloženého správního spisu vyplynulo, že správní orgán I. stupně obdržel dne 14. 12. 2020 oznámení o podezření ze spáchání přestupku žalobkyně vyhotovené dne 13. 12. 2020 pod čj. KRP-96492-5/PŘ-2020-050706 a spisový materiál k přestupku včetně fotodokumentace, který mu postoupila Policie ČR, Krajské ředitelství Královéhradeckého kraje, územní odbor Rychnov nad Kněžnou, dopravní inspektorát. Postoupený spisový materiál obsahuje listinu s názvem Doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení (dále jen také „NKV“) ze dne 1. 12. 2020, ev. č. 2020/806/238; vážní lístek - příloha k Dokladu o výsledku NKV; fotokopii osvědčení o registraci motorového vozidla tovární značky Mercedes-Benz, registrační značky x a fotokopii osvědčení o registraci přípojného vozidla tovární značky WIELTON NW, registrační značky x; 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, typ WL 103, výrobní číslo 2907 a 2908; fotodokumentaci (20 ks fotografií) obsahující zaměření kontrolního stanoviště H-21 na místní komunikaci u obce Opočno, celkový pohled na kontrolovanou jízdní soupravu při nízkorychlostním kontrolním vážení, pohled na výrobní štítek nákladního vozidla tovární značky Mercedes-Benz, registrační značky x, pohled na výrobní štítek přípojného vozidla tovární značky WIELTON NW, registrační značky x; pohled na stav tachometru nákladního vozidla tovární značky Mercedes-Benz, registrační značky x.
29. Na základě uvedeného oznámení o spáchání přestupku vydal správní orgán I. stupně dne 13. 1. 2021 příkaz čj. PDMUD 1361/2021, kterým uznal žalobkyni vinnou ze spáchání přestupku na úseku provozu na pozemních komunikacích dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, a to za porušení § 5 odst. 2 písm. a) a § 6 odst. 1 písm. c) vyhlášky č. 209/2018 Sb., ve spojení s § 43a odst. 5 a 6 zákona o silničním provozu a za to ji uložil správní trest pokuty ve výši 18.000 Kč.
30. Proti uvedenému příkazu podala žalobkyně odpor, proto správní orgán písemností ze dne 3. 2. 2021 vyznamenal žalobkyni o pokračování v řízení o přestupku. Žalobkyně požádala o nařízení ústního jednání a žádala o doplnění spisu o manuál použitých vah, sdělení jména a příjmení osoby, která provedla zaměření místa pro vážení, i jména a příjmení osoby odpovědné za vlastní vážení, aby tyto osoby byly vyslechnuty jako svědci. Ústní jednání proběhlo dne 27. 5. 2021 za přítomnosti jednatele žalobkyně (viz protokol ze dne 27. 5. 2021) a byly při něm vyslechnuty jako svědci ing. T. K. (pracovník

Centra služeb pro silniční dopravu, s. p. o., obsluha vah a osoba, která provedla předmětné kontrolní vážení) a pprap. M. K. (příslušník policie ČR).

31. Součástí soudu předloženého správního spisu je dále mimo jiné karta vozidla tovární značky Mercedes-Benz, registrační značky x a fotokopie technického průkazu vozidla; návod k obsluze váhy nápravových hmotností značky Haenni, typ WL103; pasport vážního místa (kontrolní místo H-21 - Opočno, komunikace III/30815) zpracovaný Centrem služeb pro silniční dopravu, s. p. o.
32. Následně dne 22. 9. 2021 vydal správní orgán I. stupně rozhodnutí sp. zn.: MUD 16452/2020 ODSVV/ŠR-15, čj. PDMUD 59318/2021, kterým žalobkyni jako provozovatelku předmětné soupravy vozidel uznal vinnou ze spáchání přestupku na úseku provozu na pozemních komunikacích dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, a to za porušení § 5 odst. 2 písm. a) a § 6 odst. 1 písm. c) vyhlášky č. 209/2018 Sb., ve spojení s § 43a odst. 5 a 6 zákona o silničním provozu. Tohoto přestupku se měla žalobkyně dopustit tím, že dne 1. 12. 2020 okolo 08:53 hodin jako provozovatelka soupravy vozidel provozovala na silnici III/30815, v obci České Meziříčí soupravu vozidel, a to motorové vozidlo tovární značky Mercedes-Benz, registrační značky x, a přípojné vozidlo - nákladní návěs, tovární značky WIELTON NW, registrační značky x, přičemž provedeným kontrolním vážením bylo zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených § 43a odst. 5 a 6 zákona o silničním provozu a § 5 a § 6 vyhlášky č. 209/2018 Sb., a to překročení největší povolené hmotnosti motorového vozidla nejméně o 1.128 kg, tj. o 6,3% (po odečtení relativní chyby měření 2%), a největší povolené hmotnosti na nápravě č. 2 motorového vozidla o 318kg, tj. o 2,8% (po odečtení relativní chyby měření 2%).
33. Za tento přestupek byl žalobkyni uložen správní trest pokuty ve výši 18.000 Kč a povinnost uhradit náhradu nákladů řízení v paušální částce 1.000 Kč.
34. Odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí žalovaný zamítl žalobou napadeným rozhodnutím a rozhodnutí orgánu I. stupně potvrdil.
35. 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.
36. 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 žalobkyně.
37. Dle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích ve znění do 31. 12. 2020 *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.*
38. 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.

39. 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.
40. 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.
41. V prvním okruhu žalobních námitek žalobkyně vytýkala žalovanému formální nedostatky rozhodnutí. Konkrétně namítla, že ve výrokové části má chyby v psaní, konkrétně v datu vydání prvostupňového rozhodnutí.
42. Krajský soud ověřil, že žalovaný v návěti svého rozhodnutí konkretizoval rozhodnutí správního orgánu I. stupně spisovou značkou, číslem jednací a datem vydání. Chybně uvedl datum 22. 9. 2020, neboť rozhodnutí bylo vydáno dne 22. 9. 2021, chybně uvedl i číslo jednací PDMUD 59318/2020, neboť správně je PDMUD 59318/2021. Je tedy pravdou, že žalovaný datum vydání prvostupňového rozhodnutí v návěti uvedl chybně (dokonce byla chyba i v čísle jednací), avšak nevznikají žádné pochybnosti o tom, které rozhodnutí na základě odvolání žalobkyně podrobil svému přezkumu a je zřejmé, že šlo o pouhou zřejmou chybu v psaní. Již v prvním odstavci odůvodnění svého rozhodnutí totiž uvedl správné datum i číslo jednací prvostupňového rozhodnutí a i z celého obsahu rozhodnutí žalovaného je zřejmé, že bylo reakcí právě na zmíněné prvostupňové rozhodnutí. Ostatně ani samotné žalobkyni nevznikly v tomto směru žádné pochybnosti. Jde tedy o ryze formální vadu, která však neměla žádný vliv na zákonnost rozhodnutí žalovaného.
43. Dále žalobkyně namítla, že správní orgán I. stupně vydal příkaz i rozhodnutí dle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, které však od 1. 1. 2021 postihuje jiný přestupek, že tedy správní orgán nepostihl novelu a neupozornil na změnu právní kvalifikace.
44. K tomu krajský soud uvádí, že předmětný přestupek se stal dne 1. 12. 2020 a prvostupňové rozhodnutí bylo vydáno dne 22. 9. 2021, tj. po nabytí účinnosti změny v relevantní právní úpravě - zákoně o pozemních komunikacích. Žalobkyni je vytýkáno porušení ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích ve znění do 31. 12. 2020, přičemž novelou provedenou zákonem č. 227/2019 Sb. s účinností od 1. 1. 2021 byla v § 42b odst. 1 za písmeno r) vložena nová písmena s) a t), přičemž

dosavadní písmena s) až w) byla označena jako písmena u) až y). Přejícná ustanovení k této změně pak výslovně stanoví, že řízení pravomocně neskončená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí a práva a povinnosti s nimi související se posoudí podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

45. Krajský soud současně připomíná, že podle čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod se trestnost činu posuzuje a trest se ukládá podle zákona účinného v době, kdy byl čin spáchán. Pozdějšího zákona se použije, jestliže je to pro pachatele příznivější. Tato ústavní zásada je výslovně promítnuta i do zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), konkrétně do jeho § 2 odst. 1.
46. Ze shora uvedeného je zcela nepochybné, že pozdější právní úprava, která nabyla účinnosti od 1. 1. 2021, není oproti právní úpravě účinné do 31. 12. 2020 (tj. v době spáchání skutků) pro žalobkyni příznivější, neboť nedošlo k žádné změně ve znění samotné skutkové podstaty předmětného přestupku (a trestu za něj), pouze bylo přesunuto pod jiné písmeno téhož ustanovení.
47. Prvostupňové rozhodnutí bylo vydáno již za účinnosti změněné relevantní právní úpravy, správní orgán I. stupně měl proto povinnost případnou příznivost změny právní úpravy pro žalobkyni posoudit, což také učinil, když ve svém rozhodnutí popsal, za jakých situací by bylo použito pozdějšího zákona než zákona účinného v době spáchání přestupku (nešlo o situaci v tomto případě), a uvedl, že v dané věci je postupováno podle zákona účinného v době spáchání přestupku (viz strana 10 jeho rozhodnutí). Jestliže žalovaný odvolací orgán v reakci na odvolací námitku žalobkyně v tomto směru uvedl, že „nesprávnou kvalifikaci přestupku neshledal jako důvod ke zrušení rozhodnutí“, nutno k tomu podotknout, že předmětný přestupek nesprávně kvalifikován nebyl.
48. Další okruh žalobních námitek se týkal zjištění skutkového stavu věci. Žalobkyně má zato, že rozhodnutí byla vydána na základě neúplného zjištění a prověření skutečného stavu.
49. K místu vážení žalobkyně uvedla, že má vážné pochybnosti, že se jedná o místo určené v předloženém passportu a že místo vážení by mělo být řádně označeno.
50. Z Dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení ze dne 1. 12. 2020 krajský soud ověřil, že k němu došlo na kontrolním stanovišti H-21 Opočno - odstavná plocha v uhelných skladech. K místu vážení byl vyslechnut jako svědek ing. K. (obsluha vah - pracovník Centra služeb pro silniční dopravu, s. p. o.), který potvrdil, že pro předmětné místo vážení byl vytvořen passport, který současně při svém výsledku správnímu orgánu předložil. Z něj vyplývá, že byl vytvořen v roce 2013, že místo vážení se nachází na komunikaci III/30815, je v něm popsáno jako odstavná plocha v uhelných skladech, je specifikováno souřadnicemi GPS a označeno jako kontrolní místo Opočno H-21. Stejně je toto místo popsáno v Dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení, v připojené fotografické dokumentaci a je tak označeno i ve výroku prvostupňového rozhodnutí.
51. V daném případě tak nevznikají žádné důvodné pochybnosti o tom, kde bylo provedeno nízkorychlostní vážení, tj. že bylo provedeno na kontrolním místě Opočno H-21, tj. v místě určeném v předloženém passportu, a tedy jednoznačně určeno. Ani žalobce

v průběhu správního řízení (ani nyní v žalobě) kromě obecně formulované pochybnosti o místě vážení neuvedl nic konkrétního, co by svědčilo o tom, že by vážení bylo provedeno na jiném místě, než na kontrolním stanovišti H-21 Opočno - odstavná plocha v uhelných skladech.

52. Nutno dodat, že skutečnost, kdy byl předmětný passport vytvořen, není v dané věci významná. Jak rovněž vypověděl svědek ing. K., před každým vážením je vážicí zóna uklizena od nečistot, pomocí sklonoměru zjištěno nejvhodnější místo pro položení vážnicích plošin, zaměřen zbytek vážicí zóny a rozmístěny vyrovnávací rohože. Kontrola sklonů vážního místa se provádí na začátku každého dne před prvotním vážením, přičemž ověření toho, zda místo odpovídá předepsaným sklonovým poměrům, se ověřuje digitálním laserovým sklonoměrem, který je pravidelně kalibrován. To vše bylo i zadokumentováno. Je tedy zřejmé, že změny na kontrolním stanovišti, ke kterým by případně v průběhu doby od vytvoření passportu došlo a které by byly významné pro správnost vážení (resp. vážení vylučovaly), by byly zmíněnými úkony na začátku dne před prvním vážením zjištěny.
53. Žalobkyně dále poukázala na snímek č. 13, na kterém je zachyceno měření příčného sklonu. Má zato, že je z něj zřejmé, že pravá strana vodováhy se opírá pouze o vnitřní hranu vážicí plošiny a její konec jde nad vážicí plošinu, tedy neprokazuje příčný sklon komunikace, ale jen uložení vážicích plošin na nerovné komunikaci. Proto je dle jejího názoru naměřená hodnota sklonu chybná a v rozporu s návodem k obsluze vah, neboť návod říká, že musí být měřicí místo v každém směru vodorovné.
54. Měření provedené na kontrolním stanovišti H-21 dne 1. 12. 2020 je zachyceno na fotografiích č. 1 až 14 správního spisu. Jednotlivé sklony vážního místa jsou přitom zachyceny na fotografiích č. 3 až 14. Žalobkyně rozporuje měření příčného sklonu zaznamenaného na fotografii č. 13. Z návodu k obsluze při kontrole použitých vah značky Haenni, typ WL103, založeného ve správním spise krajský soud ověřil, že v části nazvané Požadavky na měřicí místo je v bodě 2.1.1. uvedeno: *„Měřicí místo musí být rovné. Maximální sklon v libovolné poloze nesmí být při určování celkové váhy překročen o 5%. Při určování hmotností na nápravách vozidel musí být měřicí místo ve směru délky, je povolen sklon maximálně 2%, přičemž v příčném směru je povolen sklon maximálně 5%. K přesnému určení hmotností na kolech musí být měřicí místo v každém směru vodorovné.“*
55. Jak správně poukázal žalovaný, snímek č. 13 (resp. 14) je nutno posuzovat v kontextu se snímkem č. 9 a č. 10, na nichž je zachyceno měření příčného sklonu samotné pravé vážicí plošiny. Po sečtení naměřené hodnoty sklonu pravé vážicí plošiny (1,07%) a sklonu naměřeného mezi oběma vážicími plošinami (1,29%), vyjde hodnota 2,36% v příčném směru, což je hodnota, která odpovídá toleranci připuštěné ve shora citovaném návodu na obsluhu (maximálně 5%).
56. Žalobkyně sice opakovaně poukazuje na to, že na snímku č. 13 se „spodní neověřená vodováha opírá o hranu vážicí plošiny a její konec jde nad vážicí plošinu“, avšak to je pochopitelné, jestliže samotná pravá vážicí plošina má sklon 1,07%, což však je v připuštěné toleranci. Jestliže žalobkyně současně zdůrazňuje, že návod stanoví, že „měřicí místo musí být v každém směru vodorovné“, pak krajský soud opakuje (jak již citoval z návodu shora), že návod k obsluze vah tuto podmínku stanoví pouze „k přesnému určení hmotností na kolech“. K určování celkové váhy a při určování hmotnosti na nápravách vozidel jsou tedy povoleny různé sklony měřicího místa (viz

shora). Ty byly v daném případě řádně zdokumentovány potřebnými údaji a odpovídají připuštěným tolerancím.

57. Lze dodat, že vážení může probíhat na ploše, která není zcela rovná, ale musí být dodrženy požadavky na měřicí místo stanovující výslovně povolené sklony měřicího místa (úseku vozovky). Z fotodokumentace (i výpovědi svědka ing. K.) je pak zřejmé, že přeměření vážního místa bylo provedeno pomocí kalibrovaného digitálního laserového sklonoměru typu Laserliner.
58. Dle žalobkyně byla jízdní souprava znečištěna blátem, a mělo tak dojít k odečtu 3% z naměřených hodnot. To dle jejího názoru vyplývá ze snímku soupravy a bylo to z důvodu jejího pohybu po poli v rámci řepné kampaně.
59. Ustanovení § 6 odst. 2 vyhlášky č. 209/2018 Sb. věty druhé stanoví, že *v případě znečištění například blátem nebo zanesení sněhem se připouští překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy maximálně o 3 %*. Zmíněné ustanovení uvádí příklady pro zohlednění tříprocentního překročení největší povolené hmotnosti vozidla, resp. jízdní soupravy, a je zřejmé, že pro takový případ předpokládá existenci neovlivnitelného zatížení (tj. znečištění) v důsledku nepříznivých klimatických podmínek a musí jít o zatížení (znečištění) významné.
60. Z fotografií motorového vozidla registrační značky x a přípojného vozidla - nákladní návěs, registrační značky xx, pořízených při kontrolním vážení a založených ve správním spisu (zejména snímky č. 16 a 17) však natolik významné znečištění, tj. nánosy nebo silné vrstvy bláta, zřejmě nejsou. Vnější stěny korby, kola a spodní část kabiny jsou sice špinavé (zastříkané blátem), avšak z fotografií nevyplývá, že by šlo o nánosy bláta, které by představovaly tak významné zatížení vozidla, že by odůvodňovalo zohlednění tříprocentního překročení povolené hmotnosti. To potvrzuje i Doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení ze dne 1. 12. 2020, v němž je výslovně uvedeno, že „při provádění NKV vozidlo NEBYLO znečištěno blátem nebo sněhem“, což nelze vyložit jinak, než že nemohlo být blátem znečištěno natolik, aby to ovlivnilo výsledek vážení. Tento doklad řidič vozidla podepsal a v kolonce „vyjádření řidiče k obsahu dokladu“ nic proti tomuto zápisu nenamítal, ani k samotnému NKV žádné výhrady neměl.
61. Ani poukaz žalobkyně na to, že jí řidič při předání dokladů z vážení sdělil, že byl policistou upozorněn na znečištění vozidla a vyzván k očištění zadních odrazových desek (což na místě učinil), nelze samo o sobě vysvětlovat tak, že vozidlo (resp. jízdní souprava) bylo znečištěno natolik, že bylo třeba odečíst ona 3 %. Naopak, pokud policista řidiče vyzval pouze k očištění zadních odrazových desek a nijak s ním neřešil znečištění vozidla (resp. jízdní soupravy) jako takové, i z toho lze usuzovat, že nemohlo být natolik významné, neboť zákon o silničním provozu stanoví, že vozidla vjíždějící na pozemní komunikaci musí být předem očištěna tak, aby pozemní komunikaci neznečišťovala.
62. S ohledem na shora uvedené krajský soud dospěl k závěru, že předmětné vozidlo, resp. jízdní souprava, nebyla při provádění NKV blátem znečištěna natolik významně, aby to ovlivnilo výsledek vážení, a nebyl proto důvod pro zohlednění tříprocentního překročení největší povolené hmotnosti. Námitku proto důvodnou neshledal.
63. Není přitom vůbec podstatné, jakým způsobem probíhala nakládka řepy na kontrolovanou jízdní soupravu, tj. zda se vozidlo přepravující řepu pohybovalo po poli či

po souběžné pozemní komunikaci, podstatné je pouze to, zda bylo či nebylo znečištěno natolik, aby to ovlivnilo výsledek vážení. K případnému znečištění totiž může dojít jak třeba na poli (avšak zřejmě nikoliv např. při suchém počasí) anebo kdekoli jinde. Proto jsou úvahy žalovaného v tomto směru irelevantní. Ostatně i sám žalovaný svůj pozánek, že se obvykle po poli pohybuje nakládající stroj ROPA a že nakládka probíhá po dopravnících na vozidla přepravující řepu stojících na souběžných pozemních komunikacích, takže vozidla na pole zpravidla nezajíždějí, uvedl pouze jako *obiter dictum*, rozhodně z odůvodnění nevyplývá, že by tím zdůvodnil svůj závěr týkající se nezohlednění tříprocentního překročení největší povolené hmotnosti vozidla, resp. jízdní soupravy.

64. Krajský soud proto také neshledal důvod, proč by měl být k otázce nakládky řepy vyslýchán řidič kontrolované jízdní soupravy, neboť to nebylo pro posouzení věci významné. Nebylo třeba jej vyslýchát (jak dále žalobkyně také navrhovala) ani k otázce průběhu jízdy, zastavení, průběhu vážení a k tomu, zda před vyjetím na komunikaci z pole kontroloval znečištění vozidla. Ke všem pro věc podstatným okolnostem správní orgán shromáždil dostatečné podklady (dokumentaci), které nevzbuzují žádné důvodné pochybnosti.
65. Jestliže žalobkyně připomněla i to, že pokud obviněný z přestupku uvede v řízení tvrzení ke skutkovým okolnostem případu a navrhne k jejich prokázání důkazy, že je správní orgán povinen se s nimi řádně vypořádat, pak krajský soud neshledal, že by správní orgány v tomto směru něco zásadního opomenuly. Žalobkyně konkrétně zmínila, že dle žalovaného sice nebyl důvod předvolávat řidiče předmětné soupravy, pro ni však je zásadní to, že řidič v daný okamžik jednal jménem zaměstnavatele a jako jediný se ke všem věcem mohl vyjádřit.
66. Žalovaný se k otázce výsledku řidiče kontrolované jízdní soupravy jako svědka vyjádřil na straně 2 a 3 svého rozhodnutí, kde uvedl, že řidič potvrdil převzetí jednoho výtisku dokladu o vážení a prohlásil, že byl řádně poučen o postupu při kontrolním vážení, k obsahu dokladu se nevyjádřil, proto jej prvoinstanční orgán jako svědka nepředvolával. Na straně 3 rozhodnutí pak uvedl, že k otázce znečištění je v dokladu o NKV, který řidič podepsal, zaškrtnuto, že vozidlo nebylo znečištěno blátem, proto tedy nebyl důvod o této otázce pochybovat. Z kontextu odůvodnění rozhodnutí obou správních orgánů tak vyplývá, že provádět výslech řidiče nepovažovaly za potřebný, neboť o rozhodných skutečnostech pro posouzení věci byly shromážděny dostatečné podklady. S tím lze souhlasit, neboť výslech řidiče kontrolované jízdní soupravy by byl nadbytečný, protože skutečnosti, které by měly být jeho výsledkem dokazovány, buď již prokázány byly (Doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení, fotodokumentace, výsledky svědků ing. T. K. a pprap. M. K.) nebo pro posouzení věci nebyly třeba.
67. Žalobkyní zmiňované vypořádání se s navrženými důkazy nelze vykládat tak, že musí být vyhověno každému návrhu na provedení důkazu. Dospěly-li správní orgány k názoru, že spáchání skutku je bez pochybností prokázáno, a tudíž neshledaly důvod v dokazování nadále pokračovat, nejsou povinny provádět nadbytečné důkazy jen proto, aby tím vyhověly všem návrhům účastníků řízení. Správní orgán je při zjišťování skutkového stavu vázán zásadou materiální pravdy, zakotvenou v ustanovení § 3 správního řádu, kdy platí, že nevyplývá-li ze zákona (tedy ze správního řádu nebo z jiného zákona) něco jiného, postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný k tomu, aby byl úkon

správního orgánu v souladu s požadavky obsaženými v § 2 správního řádu, tedy se zásadami legality, zákazu zneužití pravomoci a správní úvahy, proporcionality a ochrany dobré víry, ochrany veřejného zájmu, nestranného přístupu a zásadou legitimního očekávání. Ani takto formulovaná zásada materiální pravdy samozřejmě nezabývá správní orgán povinnosti stanovené v ustanovení § 50 odst. 3 správního řádu, tedy opatřovat z úřední povinnosti podklady pro rozhodnutí, zjišťovat všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu a v řízení, v němž má být z moci úřední uložena povinnost, zjistit i bez návrhu všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch toho, komu má být povinnost uložena. Současně je však třeba konstatovat, že zmíněná zásada materiální pravdy tak, jak je definována v ustanovení § 3 správního řádu, je korigována i zásadou procesní ekonomie, dle které by mělo být řízení vedeno co nejúčelněji, nejrychleji, nejjednodušeji a nejlevněji, tedy efektivně. Prováděním nadbytečných důkazů by se tak správní orgány dostaly do rozporu právě se zásadou procesní ekonomie.

68. V návaznosti na shora uvedený okruh žalobních námitek označila žalobkyně za zarážející, že příslušník policie pprap. K. jako odpovědná osoba za vážení nezná předpisy, podle kterých provádí kontrolní činnost vedoucí k určení spáchání přestupku.
69. K tomu žalovaný správně poukázal na ustanovení § 38a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, dle něhož nízkorychlostní kontrolní vážení zajišťuje v součinnosti s Policií České republiky nebo s celními úřady na silnicích I. třídy kraj ve svém územním obvodu se souhlasem vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba a na ostatních pozemních komunikacích vlastník pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba. Vlastní nízkorychlostní kontrolní vážení tak neprováděl (ani nemusel provádět) přímo zmíněný příslušník Policie České republiky, ale pověřená osoba vlastníka komunikace - pracovník Centra služeb pro silniční dopravu, s. p. o., jak rovněž oba uvedli ve svých svědeckých výpovědích. Není tedy nezbytné, aby příslušník Policie ČR znal detailně postupy, resp. předpisy pro vlastní provádění NKV, neboť zákon nepožaduje, aby samotné nízkorychlostní kontrolní vážení prováděl. Nejde tedy o okolnost, která by mohla jakkoliv zpochybnit správnost měření.
70. Žalobkyně dále poukázala na technický štítek (fotografii č. 18), na němž je uvedeno 19.000 kg a uvedla, že není zřejmé, jak správní orgán dospěl k závěru, že došlo k překročení technicky přípustné hmotnosti, což uvedl na straně 14 odst. 1.
71. V žalobkyni zmíněné části rozhodnutí správní orgán I. stupně uvedl, že „provozovatel vozidla provozoval na veřejně přístupné pozemní komunikaci nákladní motorové vozidlo, které překročilo stanovenou největší povolenou hmotnost i technicky přípustnou“. Žalovaný pak na straně 3 bodu 3 svého rozhodnutí uvedl, že „štítek ve vozidle uvádí největší technicky přípustnou povolenou hmotnost vozidla, na kterém je uvedena hodnota 19.000 kg. Tento údaj znamená, že vozidlo může mít přípustnou, povolenou hmotnost 19 tun, ale pouze při provozu mimo pozemní komunikace. Hodnoty hmotností vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace dle § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2019 Sb. činí 18,00 t. Tato hodnota dle provedení NKV byla překročena o 1.128 kg, tedy o 6,3%.“
72. Z uvedeného tedy zcela zřetelně vyplývá, jak správní orgány dospěly k závěru o překročení největší povolené hmotnosti i technicky přípustné hmotnosti vozidla. Lze

dodat, že největší technicky přípustná hmotnost vozidla je jeden z technických parametrů udávaných výrobcem daného vozidla a vyjadřuje, s jakou nejvyšší hmotností lze vozidlo provozovat, aniž by došlo k jeho poškození vlivem přetížení. Tento údaj může být odlišný od povolených maximálních hmotností stanovených zákonem a tak tomu bylo i v posuzovaném případě. Oba tyto údaje jsou zapsány i v technickém průkazu (část II) k vozidlu tovární značky Mercedes-Benz, registrační značky x, v kolonce nazvané Hmotnosti: F1 Největší technicky přípustná / F2 povolená hmotnost (kg): 19.000 / 18.000. Z Dokladu o výsledku NKV (resp. vážního lístku) tedy jednoznačně vyplývá, že kontrolovaná hmotnost stanovená zákonem byla překročena o 1.128 kg (technicky přípustná hmotnost o 128 kg).

73. Pokud žalobkyně uvedla i to, že dle svědků bylo prováděno měření rozvoru náprav, ale že nikde není záznam o naměřených hodnotách, pak neuvedla, co z toho dovozuje. V tomto směru lze poukázat rovněž na údaje zapsané v technickém průkazu k vozidlu, v němž je tento údaj zapsán v kolonce nazvané Rozměry - rozvor (mm): 3600. Jestliže byl i tento rozměr při kontrole přeměřen a souhlasil s údajem zapsaným v technickém průkazu, pak nebylo třeba se tím dále zabývat.
74. V další žalobní námitce žalobkyně brojila proti tomu, že nedošlo k řádnému posouzení možného posunu nákladu, když se správní orgány nezabývaly skutečností, že může dojít k posunu nákladu, kterým byla v tomto případě volně ložená řepa. Současně zdůrazňovala, že k překročení největší povolené hmotnosti celé jízdní soupravy nedošlo a že tedy jízdní souprava přetížena nebyla.
75. Pouhé tvrzení, že byl přepravován náklad, u něhož může dojít k posunu a zatížení nápravy nad hranici největší povolené hmotnosti, bez jakýchkoliv dalších opatření, které by žalobkyně učinila v zájmu nepřekročení hmotnostních limitů, obstát nemůže. V daném případě nelze shledat ani existenci liberačního důvodu podle ustanovení § 21 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, neboť pouhá skutečnost, že byl přepravován náklad, který se během jízdy může přesunovat, liberační důvod 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.
76. V dané věci však žalobkyně dokonce ani neuvedla žádné konkrétní kroky, které učinila k tomu, aby se jako provozovatelka vozidla nedopustila předmětného přestupku, tedy aby nedošlo u jí 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 náklad, který se během jízdy může přesunovat, sama o sobě tedy nemůže provozovatele vozidla zbavit odpovědnosti za předmětný přestupek. Stanovením hmotnostních limitů je chráněn veřejný zájem a je zcela na provozovateli, jak zajistí, že hmotnostní maxima nepřekročí. Je tak možno nakládat v menším množství pod povolenou celkovou hmotnost nebo např. vybavit vozidlo technických zařízení, které zajistí náklad proti pohybu (vybavení nákladového prostoru přepážkami či jiným vhodným zařízením), případně lze instalovat kontrolní váhy 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.

77. Nutno poznamenat, že zákonodárce s účinností od 1. 1. 2010 zavedl ustanovení týkající se vážení motorových vozidel (§ 38a a násl. zákona o pozemních komunikacích), a to z důvodu ochrany pozemních komunikací. Je tedy zjevné, proč zákonodárce trvá na tom, aby jízdní soupravy pozemní komunikace nepřetěžovaly. Dochází-li k překračování hmotnostních limitů provozovaných vozidel, mohou být v důsledku toho způsobeny závažné následky v podobě dopravních nehod či poškození konkrétních pozemních komunikací. Shora citovaná ustanovení zákona o pozemních komunikacích, ve spojení s příslušnými ustanoveními vyhlášky č. 209/2018 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. Provozovatel vozidla (jízdní soupravy) je přitom povinen jednat a postupovat s náležitou a odbornou péčí, a tedy činit vše, aby dodržení stanovených hmotnostních limitů zajistil, a zabránil tak jejich překročení. Nízkorychlostní kontrolní vážení je nejen kontrolou nejvyšší povolené hmotnosti silničního vozidla, ale také kontrolou nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu a skupinu náprav vozidla, dalších hmotnostních poměrů vozidla, a kontrolou nejvyšších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav. *„Pokud v průběhu přepravy dojde k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení, je předmětem této kontroly vedle nejvyšší povolené hmotnosti vozidla také kontrola nejvyšší povolené hmotnosti na jednotlivé nápravy a skupiny náprav, jakož i kontrola dalších stanovených veličin. Váha jízdní soupravy, vozidla jako takového a zatížení jednotlivých náprav jsou tak samostatnými veličinami, kterými je nutno se zabývat“* (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 8. 2015, čj. 5 As 10/2015-27, v němž se jednalo o přepravu sypkého materiálu). Žalobkyně tvrzená okolnost, že okamžitá hmotnost jízdní soupravy byla v pořádku, tedy nemůže obstát.
78. 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.“*
79. Žalobkyně v žalobě poukazovala i na to, že ve správním řízení byly prodlevy, které jsou v rozporu se zásadami vedení správního řízení, a žalovaný se jimi nezabýval.
80. K námitce ohledně prodlevy ve správním řízení před vydáním rozhodnutí je třeba uvést, že se dotýká lhůt pořádkových nikoli propadných (lhůta pro vydání rozhodnutí dle § 71 správního řádu apod.) a nelze je považovat za podstatné porušení ustanovení o řízení před správním orgánem, které by mohlo mít za následek nezákonné rozhodnutí o věci samé. Jinými slovy samotná délka správního řízení není v tomto případě schopna sama o sobě způsobit vadu rozhodnutí a jakkoliv ovlivnit zákonnost závěrů, k nimž správní orgán dospěl při posouzení skutkových zjištění po právní stránce. Případné prodlevy proto nemohly mít vliv na zákonnost rozhodnutí ve věci samé. Nadto se žalobkyně mohla domáhat ochrany proti nečinnosti dle § 80 správního řádu, mohla tedy požadovat uplatnění opatření proti nečinnosti, což podle spisového materiálu neučinila a ostatně to

ani netvrdí. Možnost využít těchto procesních prostředků přitom nebyla žalobkyni nikterak odepřena.

81. Krajský soud uzavírá, že v projednávané věci byl dostatečně zjištěn skutkový stav věci v souladu s ustanovením § 3 správního řádu, a to tak, že nevznikají žádné pochybnosti o tom, že žalobkyně svým jednáním jí vytýkaný přestupek spáchala. Krajský soud nemohl přisvědčit žádné ze žalobních námitek, přičemž napadené rozhodnutí shledal za odpovídající zákonným požadavkům.

VI. Závěr a náklady řízení

82. S ohledem na shora uvedené krajský soud žalobu jako nedůvodnou zamítl v souladu s ustanovením § 78 odst. 7 s. ř. s.
83. Výrok o nákladech řízení se opírá o ustanovení § 60 s. ř. s. Žalobkyně neměla ve věci úspěch, nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Žalovaný náhradu nákladů nenárokoval a ze spisu nevyplývá, že by mu v průběhu řízení před krajským soudem nějaké náklady nad běžnou úřední činnost vznikly.

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 22. září 2022

JUDr. Jan Rutsch v. r.
předseda senátu