



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl v senátě složeném z předsedy Ing. Mgr. Martina Jakuba Bruse a soudců JUDr. Jiřího Derfla a JUDr. Martiny Vernerové ve věci

žalobce: **Z. Š., IČO: X,**
sídlem X,
zastoupen Mgr. Jaromírem Noskem, advokátem,
sídlem Furchova 373, 588 56 Telč,

proti

žalovanému: **Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství,**
sídlem Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem,

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 19. 1. 2021, č. j. KUUK/179548/2020,

takto:

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

Odůvodnění:

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

1. Žalobce se žalobou podanou v zákonem stanovené lhůtě domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství, ze dne 19. 1. 2021, č. j. KUUK/179548/2020, jímž bylo zamítnuto jeho odvolání a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Teplice, odboru dopravy, (dále jen „správní orgán prvního stupně“) ze dne 1. 7. 2020, č. j. MgMT/061660/2020/Tvrd. Tímto rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném do 30. 9. 2018 (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), kterého se dopustil tím, že dne 12. 10. 2017 v 11:20 hodin na silnici I/8 (na parkovišti u prodejny Opel v Teplicích) jím provozované vozidlo tovární značky MAN, RZ X, s návěsem Wielton, RZ X, překročilo při měření nejvyšší povolenou hmotnost na nápravu (osa 2) o 655 kg. Za spáchání uvedeného přestupku správní orgán prvního stupně dle § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích uložil žalobci pokutu 9 000 Kč. Dále správní orgán prvního stupně uložil žalobci povinnost uhradit náklady správního řízení v paušálně stanovené částce 1 000 Kč.

Žaloba

2. Žalobce uvedl v žalobě, že správní orgán prvního stupně od samého počátku předpokládal odpovědnost (obviněného) žalobce. Od prvopočátku stavěl na dokumentaci o překročení limitních hodnot hmotností a z této přijaté koncepce nebyl ochoten ustoupit, ani když žalobce předkládal řadu důkazů, kterými se snažil prokázat, že plnil svoje povinnosti dopravce a dožadoval se v souladu s právem účastníka řízení jejich posouzení a vyhodnocení. Jednalo se o návrhy důkazů detailně rozvedené v jednotlivých podáních žalobce (vyjádření žalobce ze dne 7. 5. 2020 a odvolání žalobce ze dne 23. 7. 2020 proti prvostupňovému rozhodnutí). Žalobce hodlal prokázat vedle nedostatečného zjištění překročení hmotnosti také řadu kroků, kterými dbal na to, aby nedošlo k porušení jeho povinností dopravce (naplnění liberačních důvodů), a to dopravně provozní řád žalobce, provádění kontrol, součinnost několika osob, spolupůsobení odesílatele. Žalobci nebylo umožněno bránit se proti zjištění překročení povolené hmotnosti vozidla a prokázat naplnění liberačních důvodů, jelikož ani jeden z žalobcem navrhovaných důkazů nebyl správními orgány připuštěn.
3. Žalobce je přesvědčen, že po věcné i právní stránce učinil vše tak, aby předešel případnému porušení právních předpisů (překročení povolené hmotnosti vozidla). Pokud by oba správní orgány řádně zkoumaly obsah a zpracovanost všech předkládaných dokumentů (včetně výsledků navrhovaných svědků), musely by se vypořádat právě s tím, zda mohl žalobce více a jinak předejít údajnému překročení povolené hmotnosti vozidla. Žalovaný však na toto nedbal, absolutně všechny důkazy odmítl a svoji aktivitu omezil pouze na hledání důvodů pro zamítnutí žalobcova odvolání. Tomu dle žalobce odpovídá i žalovaný v napadeném rozhodnutí zmiňovaná judikatura, která se pouze typově shoduje s problematikou nákladní dopravy, ovšem ani v minimální míře neodráží posouzení všech navrhovaných důkazů a jejich vyhodnocení. Z uvedených důvodů považuje žalobce napadené rozhodnutí žalovaného za nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.
4. Dále žalobce namítal, že žalovaný zcela rezignoval na povinnost zjistit stav věci bez důvodných pochybností, když se žalovaný soustředil pouze na důkazy, které podporovaly jeho verzi.
5. Žalobce uvedl, že nikdy nezpochybňoval technicky zaznamenané a naměřené hodnoty hmotnosti, uváděl však dvě základní okolnosti, které správní orgán prvního stupně a shodně i žalovaný vůbec nepřijali a odmítli se jimi řádně zabývat. Jde jednak o již Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

v předchozí části žaloby zmiňovanou skutečnost, kdy žalobce jakožto dopravce dokládal, že přijal celou řadu opatření, kterými předcházel možnému porušení právních předpisů. Tyto nebyly reálně vůbec hodnoceny, žalovaný i správní orgán prvního stupně dle žalobce vyšli v zásadě z nemožnosti tzv. liberačních důvodů. Dále se oba správní orgány dle žalobce odmítly zabývat fyzikální podstatou přenesení (rozložení) hmotnosti z návěsu na tahač, a to přesto, že žalobce odkázal na stanovisko (metodický pokyn), kterým Ministerstvo dopravy vysvětlilo nepřesnost v určení hmotnosti jednoho vozidla při spojení soupravy a přenesení hmotnosti přes točnu na tahač, jako se stalo v případě žalobce. Žalobce upozornil, že žalovaný ani nehodnotil žalobcův argument o nepřekročení limitní hmotnosti jízdní soupravy. Skutkový stav ohledně hmotností zjištěných při vážení nemohl být dle žalobce dostačujícím pro dovození jeho odpovědnosti jakožto dopravce. Dle žalobce za situace, kdy správní orgány neprovedly žalobcem navrhované důkazy, nemohl být řádně zjištěn skutečný stav věci ohledně naplnění liberačních důvodů, kdy žalobce poukazoval ve správním řízení na celý soubor opatření, která jako dopravce v tomto směru zajišťoval.

6. Žalobce je přesvědčen, že shora uvedeným postupem došlo k celému řetězení vad řízení, nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů, nezákonnosti spočívající v nesprávném posouzení právní otázky, porušení zásady legality, materiální pravdy a zákazu zneužití správního uvážení.
7. Žalobce závěrem žaloby uvedl, že skutek, který mu je kladen za vinu nespáchal a ani spáchat nemohl, domnívá se, že učinil vše, aby jako dopravce porušení právních předpisů předešel. Žalobce byl uznán vinným na základě nedostatečně zjištěného skutkového stavu, pročež považuje napadené rozhodnutí za nezákonné.

Vyjádření žalovaného k žalobě

8. Žalovaný k výzvě soudu předložil správní spis a písemné vyjádření k žalobě, v němž navrhl její zamítnutí pro nedůvodnost. K věci uvedl, že správní delikty pro podnikající fyzické a právnické osoby jsou založeny na objektivním charakteru, tj. bez ohledu na zavinění. Proto je žalobce odpovědný za překročení maximálních hodnot hmotnosti daných právními předpisy. Nemožnost ovlivnění nákladky zde není důvodem pro přehodnocení správního řízení. Ani skutečnost přepravy sypkého materiálu dle žalovaného nezprošťuje žalobce odpovědnosti, protože zákonná úprava obsažená v zákoně č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel“) nestanovuje odlišnou úpravu pro různé druhy přepravovaného nákladu. Proto dle žalovaného není možné ani přípustné posuzovat splnění zákonných ustanovení podle druhu přepravovaného nákladu.
9. Dle žalovaného přílišným tvrdostem předchází právní úprava stanovením tolerance měření a možností liberace. Žalovaný řádně posoudil všechny odvolací námitky žalobce, přičemž shledal, že žalobcem předložené liberační důvody prostě nebyly dostatečné.
10. K žalobní námitce, že se správní orgány nezabývaly fyzikální podstatou přenesení hmotnosti z návěsu na tahač, kdy žalobce odkazoval na materiály Ministerstva dopravy, žalovaný uvedl, že se uvedenou problematikou správní orgány zabývaly, když udělená pokuta vychází právě z přípisu (stanoviska) Ministerstva dopravy ze dne 12. 2. 2018, č. j. 37/2018-120-OST/2, jak je uvedeno v napadeném rozhodnutí. Dle žalovaného vychází

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

žalobce z nesprávného předpokladu, že pokud nebyla překročena hmotnost celé soupravy, tak nelze pokutovat za překročení zatížení jednotlivé nápravy.

Replika žalobce

11. Žalobce v replice k vyjádření žalovaného uvedl, že se žalovaný vyhýbá odpovědi na neprovedení důkazů, přičemž žalovaný přehlíží, že odmítl důkazy, které žalobce navrhoval. Pokud by důkazy byly provedeny a bylo vydáno přezkoumatelné rozhodnutí, odpadl by stěžejní důvod žalobcových tvrzení.

Ústní jednání soudu

12. Při soudním jednání konaném dne 7. 2. 2023 právní zástupce žalobce shrnul celou žalobu, přičemž zdůraznil, že odpovědnost žalobce za přestupek nebyla zjištěna. Samotný proces vážení, certifikace, místo vážení a odečty nebyly provedeny řádně a všechny tyto okolnosti vypovídají o neprůkazném a nepřezkoumatelném postupu. Žalobce shledává jednak vady skutkové – nedoložení certifikace místa, špatná identifikace, dále vady nepřesnosti s ohledem na chybovost provedeného vážení. Dále se vyskytly vady procesní, a to odmítnutí výsledku svědků a absence odůvodnění, což vede žalobce k závěru, že celé správní řízení je stíženo zmatečností a nepřezkoumatelností.
13. Pověřený pracovník žalovaného při tomtéž soudním jednání odkázal na vyjádření k žalobě.
14. Po referátu správního spisu pověřeným členem senátu nahlédl právní zástupce žalobce do správního spisu a poté uvedl, že je dán rozpor ve výrobních číslech vah zn. HAENNI WL 103, které byly použity při daném vážení, když ve správním spisu je založeno Potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 2. 2. 2017, ve kterém je uvedeno výrobní číslo vah 2949, zatímco v dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení jsou uvedena výrobní čísla vah 1754 a 2759. Dále poukázal na skutečnost, že jednotlivé zjištěné hodnoty hmotnosti jsou zmatečné, neboť se jednotlivé hodnoty na různých místech liší. Z úředního záznamu policie plyne přetížení 1 341 kg na nápravě č. 2, přičemž není vidět, jaká byla výchozí správná hodnota. V článku V. napadeného rozhodnutí je uváděna zjištěná hmotnost dle vážního lístku u nápravy č. 2 ve výši 12 125 kg s tím, že jde o přetížení o 625 kg (5,4 %), avšak takový údaj vážní lístek neobsahuje. Dle právního zástupce žalobce se v jednom z dokladů mluví o překročení hmotnosti o 655 kg, v jiném o 625 kg, což svědčí o tom, že proces vážení byl zatížen nepřesnostmi. K dokazování navrhl právní zástupce žalobce kromě listin uvedených v žalobě výsledky řidiče F. P., výsledky policistů, kteří se účastnili předmětného vážení, a účastnický výsledek žalobce. Dále navrhl provést důkaz předloženými přílohami č. 9 a 10 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 104/1997 Sb.“) s odůvodněním, že kontrolní vážení neproběhlo řádně v souladu s vyhláškou, což lze dle právního zástupce žalobce zjistit tím, když se zkontroluje protokol z vážního lístku a porovná se to s požadavky zmíněné vyhlášky ohledně náležitostí dokladů ke kontrolnímu vážení. Kontrolní místo není nikde specifikováno ve smyslu jeho certifikace, přičemž dle právního zástupce žalobce doklad o certifikaci místa by měl předložit žalovaný. Dále právní zástupce žalobce navrhl provedení důkazu předloženým Metrologickým předpisem MP 009-04 vydaným Českým metrologickým institutem, účinným od 1. 1. 2005, který je platnou metodikou k postupu kontrolního vážení, přičemž musí být zhodnoceny poměry místa, výškové poměry a sklon

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

vozovky. Vážní lístek je dle právního zástupce žalobce velmi zjednodušený, nebyl dodržen postup dle metrologického předpisu. Dále právní zástupce žalobce navrhl provedení důkazu předloženým odvoláním žalobce ze dne 29. 1. 2019 proti rozhodnutí magistrátu ze dne 11. 1. 2019, č. j. MgMT/002912/2019/Tvrd, ohledně jiného přestupku žalobce a předloženým rozhodnutím žalovaného ze dne 9. 7. 2019, č. j. KUUK/92572/2019/DS, kterým žalovaný rozhodl opačně než v nyní posuzované věci, když vyhověl odvolání a rozhodnutí magistrátu zrušil. Důkaz dle právního zástupce žalobce vypovídá také o tom, že nebylo o přestupcích vedeno společné řízení, ačkoli to předepisuje zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“).

15. Pověřený pracovník žalovaného reagoval na přednes zástupce žalobce a předložené listinné důkazy s tím, že nemá ponětí o tom, čeho se týká žalobcem předložené rozhodnutí žalovaného. Místo, kde došlo k předmětnému kontrolnímu vážení, je místem, kde vážení probíhá již několik let. Námitky zpochybňující doklady ohledně kontrolního vážení uplatnil žalobce až při soudním jednání, dříve je netvrdil. Nebylo prokázáno, že by v případě žalobce došlo k naplnění liberačního důvodu.
16. Sám žalobce se vyjádřil v závěru soudního jednání, že jeho stanovisko je stejné jako uvedl řidič František Příhoda. Řidiči jsou u něj zaměstnání řadu let, sami nechtějí mít problémy s přetížením vozidla, avšak uvedeným problémům nelze zabránit. Žalobce neví, co by měl udělat, aby nebyl kvůli pár kilogramům řešen v přestupkovém řízení.
17. Soud dle § 52 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) neprovedl důkaz stanoviskem a návrhem žalobce ze dne 7. 5. 2020, odvoláním žalobce ze dne 23. 7. 2020 proti prvostupňovému rozhodnutí, napadeným rozhodnutím žalovaného a Dopravně provozním řádem firmy Šebesta (žalobce), jelikož uvedené listiny jsou součástí správního spisu, kterým se dokazování v soudním řízení správním neprovádí. Stejně tak se neprovádí dokazování právními předpisy, které jsou vyhlášovány ve Sbírce zákonů, pročť soud neprovedl důkaz vyhláškou č. 104/1997 Sb. Dále soud neprovedl důkaz Stanoviskem Ministerstva dopravy ze dne 12. 2. 2018, č. j. 37/2018-120-OST/2, Metrologickým předpisem MP 009-04, odvoláním žalobce ze dne 29. 1. 2019 proti rozhodnutí magistrátu ze dne 11. 1. 2019, č. j. MgMT/002912/2019/Tvrd, rozhodnutím žalovaného ze dne 9. 7. 2019, č. j. KUUK/92572/2019/DS, a výslechy žalobce, řidiče F. P. a policistů, kteří se zúčastnili kontrolního vážení, a to pro nadbytečnost, což bude vysvětleno níže.

Posouzení věci soudem

18. Napadené rozhodnutí žalovaného soud přezkoumal v řízení podle části třetí hlavy druhé prvního dílu s. ř. s., který vychází z dispoziční zásady vyjádřené v § 71 odst. 1 písm. c), písm. d), odst. 2 větě druhé a třetí a v § 75 odst. 2 větě první s. ř. s. Z této zásady vyplývá, že soud přezkoumává zákonnost rozhodnutí správního orgánu pouze v rozsahu, který žalobce uplatnil v žalobě nebo během dvouměsíční lhůty po oznámení napadeného rozhodnutí ve smyslu § 72 odst. 1 s. ř. s. Povinností žalobce je proto tvrdit, že rozhodnutí správního orgánu nebo jeho část odporuje konkrétnímu zákonnému ustanovení, a toto tvrzení zdůvodnit. Nad rámec žalobních bodů musí soud přihlídnout toliko k vadám napadeného rozhodnutí, k nimž je nutno přihlížet bez návrhu nebo které vyvolávají

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

nicotnost napadeného rozhodnutí podle § 76 odst. 2 s. ř. s. Takové nedostatky však v projednávané věci nebyly zjištěny.

19. Na tomto místě soud předesílá, že po přezkoumání skutkového a právního stavu, po prostudování obsahu předloženého správního spisu a proběhlém ústním jednání dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
20. Před vypořádáním jednotlivých žalobních bodů soud směrem k žalobci připomíná, že soudní řízení ve správním soudnictví je ovládáno zásadou koncentrace, jež nachází svůj odraz v § 71 odst. 2 třetí větě s. ř. s., podle které *„[r]ozšířit žalobu na dosud nenapadené výroky rozhodnutí nebo ji rozšířit o další žalobní body může jen ve lhůtě pro podání žaloby.“* Soud se proto může věcně zabývat jen těmi žalobními body, které byly uplatněny ve lhůtě dvou měsíců poté, kdy bylo napadené rozhodnutí žalobci doručeno (srov. § 72 odst. 1 s. ř. s.), tj. v projednávané věci do pondělí 22. 3. 2021, které bylo nejbližší následujícím pracovním dnem po neděli 21. 3. 2021, na níž by jinak konec lhůty připadl, neboť napadené rozhodnutí bylo žalobci doručeno dne 21. 1. 2021. Projednání později uplatněných žalobních bodů by znamenalo nepřipustné porušení principu koncentrace řízení (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 12. 2004, č. j. 1 Afs 25/2004-69). Z těchto důvodů soud nemohl přihlížet k těm žalobním bodům, které žalobce nově vznesl při jednání soudu, (zpochybnění vážního listku a souvisejících dokladů, nedoložení certifikace místa, nepřesnost a chybovost kontrolního vážení, nesoulad ve výrobních číslech vah uvedených v dokladu o výsledku nízkorychlostního vážení a v potvrzení o ověření stanoveného měřidla, rozpor dokumentace ohledně vážení s vyhláškou č. 104/1997 Sb., rozpor postupu při vážení s metrologickým předpisem, neprovedení společného řízení, rozpor mezi napadeným rozhodnutím žalovaného a rozhodnutím žalovaného ze dne 9. 7. 2019, č. j. KUUK/92572/2019/DS), neboť tak žalobce učinil až po uplynutí lhůty pro podání žaloby, která je podle § 71 odst. 2 s. ř. s. nejzazším limitem i pro případné rozšíření žaloby o další žalobní body. Proto soud rovněž považoval za nadbytečné provádět žalobcem navržené dokazování vztahující se k uvedeným námitkám (metrologický předpis, odvolání žalobce, rozhodnutí žalovaného ve věci jiného přestupku žalobce a doklad o certifikaci místa). Soud nadto konstatuje, že žalobní námitky nově uplatněné při soudním jednání byly značně neurčité, když například žalobce obecně namítal rozpor dokumentace ohledně vážení s vyhláškou č. 104/1997 Sb. či rozpor postupu vážení s metrologickým předpisem, aniž by blíže vysvětlil, v čem konkrétně rozpor spočívá. Soud podotýká, že většina nově uplatněných námitek se vztahuje ke zpochybnění hodnot naměřených při kontrolním vážení, přestože žalobce v žalobě na straně 3 výslovně uvedl, že *„nikdy nezpochybňoval technicky zaznamenané a naměřené hodnoty.“*
21. Soud se předně zabýval námitkou nepřezkoumatelnosti žalobou napadeného rozhodnutí, přičemž v této souvislosti považuje za účelné upozornit na právní úpravu a relevantní judikaturu.
22. Podle § 68 odst. 3 věty první správního řádu platí, že *„v odůvodnění rozhodnutí se uvedou důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí.“*
23. S odkazem na shora citovaný § 68 odst. 3 správního řádu soud předně konstatuje, že z odůvodnění rozhodnutí musí být vždy zřejmé, z jakých skutkových zjištění správní orgán

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

ve vztahu k jím vyhlášenému výroku vycházel a na základě jakého právního názoru k závěrům o něm dospěl. Správní rozhodnutí, které takovouto skutkovou a právní úvahu neobsahuje, je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, neboť nemůže plnit svou základní funkci, tedy osvětlit účastníkům řízení, na základě jakých skutečností bylo rozhodnuto tak, jak je uvedeno v jeho výroku (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 8. 2007, č. j. 6 Ads 87/2006-36, a ze dne 23. 6. 2005, č. j. 7 As 10/2005-298).

24. Současně je ovšem nutné zdůraznit, že nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů musí být vykládána ve svém skutečném smyslu, tj. jako nemožnost přezkoumat určité rozhodnutí, nelze-li v něm zjistit jeho obsah nebo důvody, pro které bylo vydáno (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 2. 2008, č. j. 7 Afs 212/2006-74). Zrušení rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost je tedy vyhrazeno pouze těm nejzávažnějším vadám rozhodnutí, kdy pro absenci důvodů či pro nesrozumitelnost skutečně nelze rozhodnutí meritorně přezkoumat. Upozornit lze též na závěry vyslovené Nejvyšším správním soudem v rozsudku ze dne 12. 5. 2010, č. j. 8 As 60/2009-73, dle kterého *„účelem soudního přezkumu není lpění na formální dokonalosti správních rozhodnutí, ale účinná ochrana veřejných subjektivních práv adresátů veřejné správy“*.
25. Soud dále uvádí, že správní řízení až do vydání rozhodnutí odvolacího orgánu představuje v souladu se zásadou jednotnosti správního řízení jeden celek (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 7. 2007, č. j. 3 As 51/2006-65), přičemž účelem řízení před odvolacím správním orgánem je napravovat případná pochybení správního orgánu prvního stupně. Jako jeden celek jsou tak vnímána všechna rozhodnutí vydaná v jednotlivých fázích řízení (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 9. 2016, č. j. 2 Afs 143/2016-29, nebo ze dne 27. 2. 2013, č. j. 6 Ads 134/2012-47).
26. Soud se ztotožňuje s výše citovanou judikaturou, v jejímž světle posuzoval námitky žalobce ohledně nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí. Žalobce spatřoval nepřezkoumatelnost v první řadě v tom, že se správní orgány vůbec nezabývaly jím předloženými důkazy. Soud považuje předmětnou žalobní námitku za značně neurčitou, když žalobce konkrétní neprovedené důkazy v žalobě nespecifikoval, nýbrž je označil pouze odkazem na své písemné vyjádření ze dne 7. 5. 2020 a odvolání ze dne 23. 7. 2020 proti prvostupňovému rozhodnutí. Není povinností soudu prohledávat jednotlivá podání žalobce, aby soud našel nějaký důkaz, který snad správní orgány neprovedly. Přesto se soud uvedené neurčité žalobní námitce věnoval, přičemž shledal, že již správní orgán prvního stupně se ve svém rozhodnutí zabýval žalobcem předloženými důkazy. Z prvostupňového rozhodnutí (strany 5 a 6) plyne, že správní orgán hodnotil čestné prohlášení řidiče F. P. ze dne 2. 1. 2019 a vážní lístek č. 1574 společnosti Severočeské doly a. s., Chomutov, Doly Bílina – provoz úpravna uhlí, 417 72 Ledvice. Správní orgán prvního stupně vysvětlil, že neshledal důvod vyslýchat řidiče, jelikož považoval za dostatečné jeho čestné prohlášení, přičemž za nadbytečný považoval i výslech pracovníků Policie České republiky, kteří prováděli vážení, jelikož považoval za dostačující písemnou dokumentaci ohledně předmětného vážení. Žalovaný se v napadeném rozhodnutí na straně 11 zabýval čestným prohlášením řidiče F. P. a dopravně provozním řádem žalobce, přičemž konstatoval, že odpovědnosti za přestupek se nelze zprostit toliko odkazem na provozní řád obviněného. Soud podotýká, že otázka, zda bylo třeba provést některé výše uvedené důkazy (zejména výslechy svědků), je otázkou řádného zjištění skutečného stavu věci, čímž se soud bude zabývat níže, přičemž v rozhodnutích správních orgánů odůvodněné neprovedení některých důkazů nezpůsobuje nepřezkoumatelnost rozhodnutí.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

27. Nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí spatřoval žalobce dále v tom, že správní orgány ve svých rozhodnutích nehodnotily opatření přijatá žalobcem (dopravně provozní řád, provádění kontrol, součinnost několika osob, spolupůsobení odesílatele) za účelem zabránění překročení povolené hmotnosti vozidla. K uvedené námitce soud uvádí, že ji považuje opět za značně neurčitou, když soud shledal, že ve vyjádření ze dne 7. 5. 2020 žalobce navrhl vyhodnotit dopravně provozní řád a příslušné (blíže nespecifikované – poznámka soudu) metodiky (stanoviska) Ministerstva dopravy, dále navrhl zkoumat parametry a podmínky nakládky u odesílatele, aniž by však žalobce uvedl konkrétní argumentaci, která by vedla k jeho liberaci. Žalobce neuvedl ve správním řízení žádná konkrétní opatření k zabránění překročení povolené hmotnosti vozidla, ať už obsažená v dopravně provozním řádu či jiná, která byla provedena v souvislosti s jízdou vozidla, při které bylo zjištěno při kontrolním vážení překročení povolené hmotnosti. O opatřeních (součinnost několika osob, spolupůsobení odesílatele) se nezmiňuje žalobce ani ve svém odvolání. Žalovaný na straně 11 napadeného rozhodnutí uvedl, že *„školení řidičů, provozní řád, apod. by měly být povinným minimem provozovatele. Je evidentní, že samotným provozním řádem nelze zajistit zamezení případnému přetížení jednotlivých náprav nebo jejich skupin, a nemůže být jediným opatřením, které provozovatel učiní pro zajištění dodržování stanovených hmotnostních limitů.“* Soud konstatuje, že žalovaný se opatřeními žalobce s přihlédnutím k neurčitosti tvrzení žalobce ohledně konkrétních opatření k zabránění překročení povolené hmotnosti vozidla zabýval v dostatečném rozsahu.
28. Nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí spatřoval žalobce dále v tom, že se správní orgány odmítly zabývat fyzikální podstatou přenesení (rozložení) hmotnosti z návěsu na tahač, a to přesto, že žalobce odkázal na stanovisko (metodický pokyn), kterým Ministerstvo dopravy vysvětlilo nepřesnost v určení hmotnosti jednoho vozidla při spojené soupravě. Soud shledal, že žalovaný se touto problematikou zabýval na straně 10 napadeného rozhodnutí, kdy ohledně stanoviska Ministerstva dopravy k problematice rozložení hmotnosti mezi tahačem a návěsem uvedl, že *„toto stanovisko vydalo MD ČR jako odpověď pro Krajský úřad Jihočeského kraje dne 12. 2. 2018 pod č. j. 37/2018-120-OST/2 a pojednává o jízdních soupravách, kde návěs je k točně tažného motorového vozidla připojen přes čep (a svou vahou významně ovlivňuje zatížení vozidla). U nich nelze při kontrolním vážení přesně určit, co je ještě hmotnost tahače a co už hmotnost návěsu. Proto se má u tohoto druhu jízdních souprav správně posuzovat jen celková hmotnost jízdní soupravy a zatížení jednotlivých náprav. Toto stanovisko tedy snížilo ve svém důsledku postih obviněného (žalobce v této věci – poznámka soudu), který by v případě posuzování jednotlivých částí soupravy za překročení hmotnosti vozidla o předpokládaných 1 341 kg byl ve výši 18 000 Kč.“* Soud uzavírá, že žalobní námitky stran nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí neshledal důvodnými, když z napadeného rozhodnutí je zcela zřejmé, z jakých zjištění žalovaný vycházel, jak o nich uvažil, proč neakceptoval jednotlivé odvolací námitky a z jakých důvodů nepovažoval za potřebné provádět žalobcem navržené dokazování.
29. Následně se soud zabýval dalšími žalobními námitkami, a to ohledně neprokázání spáchání předmětného přestupku a s tím souvisejících nedostatečných skutkových zjištění. Soud připomíná, že správní orgány nesou odpovědnost za zjištění skutkového stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti ve smyslu § 3 správního řádu, a to v rozsahu nezbytném pro rozhodnutí (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 5. 2015, č. j. 6 Ads 193/2014-46).
30. Z obsahu správního spisu soud zjistil, že dne 18. 10. 2017 bylo správnímu orgánu prvního stupně doručeno oznámení Krajského ředitelství policie Ústeckého kraje, územního
- Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

obvodu Teplice, dopravního inspektorátu, o podezření ze spáchání přestupku dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích. Dle něj byla hlídkou Policie České republiky, Krajského ředitelství Ústeckého kraje, územního obvodu Teplice, dopravního inspektorátu, pprap. V. I. a pprap. R. V. dne 12. října 2017 v 11:38 hodin ve spolupráci s Centrem služeb pro silniční dopravu na silnici I/8 v Teplicích na odpočívadle u firmy Opel zastavena jízdní souprava složená z motorového vozidla MAN TGX 18.480 4X2 BLS, RZ X, červené barvy, VIN X, a návěsu WIELTON NW 38, RZ X, stříbrné barvy, VIN X, s nákladem uhlí. Podle předložených dokladů vozidlo řídil pan F. P., bytem X. Provozovatelem kontrolovaného vozidla byl zjištěn žalobce. Při nízkorychlostním vážení, které bylo provedeno vahami zn. HAENNI CH-3303 Jegenstorf, typ WL 103, byla zjištěna celková hmotnost vozidla (jízdní soupravy) 45 140 kg (po započtení 3 % toleranční srážky 43 783 kg), dále byla zjištěna hmotnost 12 500 kg na ose (nápravě) č. 2 (po započtení 3 % toleranční srážky 12 125 kg), což představuje přetížení v rozsahu 5,4 % (625 kg) oproti povolené hmotnosti 11 500 kg. Dále bylo zjištěno, že součet hmotností na osách (nápravách) č. 1 a 2 činí 19 940 kg (po započtení 3 % toleranční srážky 19 341 kg), což představuje přetížení v rozsahu 7,4 % (1 341 kg) oproti povolené hmotnosti 18 000 kg. Uvedené skutečnosti vyplývají z dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení a z úředního záznamu policejního orgánu.

31. Podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích platí, že „*právnícká nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu.*“ Tímto zvláštním právním předpisem, na který citované ustanovení odkazuje, je zákon o podmínkách provozu vozidel a zejména jeho prováděcí vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění účinném do 30. 9. 2018 (dále jen „*vyhláška č. 341/2014 Sb.*“).
32. Podle § 37 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 341/2014 Sb. platí, že „*největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla nesmí překročit u jednotlivé hnací nápravy 11,50 t.*“
33. Podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích platí, že „*jde-li o přestupek podle § 42b odst. 1 písm. s) a u), činí výměra pokuty 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla dle zvláštních právních předpisů. Není-li nejvyšší povolená hmotnost vozidla překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 Kč. V případě, že je porušeno více mezních hodnot, je bráno na zřetel pouze nejvyšší přetížení.*“
34. Podle § 21 zákona o odpovědnosti za přestupky platí, že „*právnícká osoba za přestupek neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila.*“ Soud podotýká, že z § 23 téhož zákona plyne, že citované ustanovení se použije obdobně na odpovědnost podnikající fyzické osoby za přestupek, což je případ žalobce.
35. Žalobce uvedl v žalobě, že nikdy nezpochybňoval technicky zaznamenané a naměřené hodnoty hmotnosti vozidla popsané výše, avšak namítal, že se oba správní orgány odmítly zabývat fyzikální podstatou přenesení rozložení hmotnosti z návěsu na tahač. Soud již výše vysvětlil, že se touto otázkou žalovaný v napadeném rozhodnutí zabýval s přihlédnutím ke stanovisku Ministerstva dopravy ze dne 12. 2. 2018, č. j. 37/2018-120-OST/2. Nyní soud doplňuje, že přenos (rozložení) hmotnosti mezi tahačem a návěsem byl žalovaným v souladu se zmiňovaným stanoviskem Ministerstva dopravy vyhodnocen ve prospěch žalobce, když žalovaný bral v úvahu pouze přetížení na jednotlivých nápravách vozidla, nikoli zjištěné přetížení při součtu hmotností na nápravách č. 1 a 2, které bylo větší a za Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

kteří hrozila vyšší pokuta, neboť hmotnostní limit 18 tun pro motorové vozidlo se dvěma nápravami je přísnější než součet limitů pro jednotlivé nápravy (viz § 37 vyhlášky č. 341/2014 Sb.) Nápravy č. 1 a 2 jsou nápravami taháče, přičemž žalovaný zohlednil žalobcem zmiňovanou skutečnost, že hmotnost zjištěná na těchto dvou nápravách byla ovlivněna připojeným naloženým návěsem, pročež bylo v souladu se stanoviskem Ministerstva dopravy počítáno pouze s přetížením jednotlivých náprav, které je ve zmiňované vyhlášce benevolentnější oproti součtovým hmotnostním limitům pro více náprav. Soud uvádí, že při předmětném nízkorychlostním vážení byla zjištěna celková hmotnost vozidla (jízdní soupravy) 45 140 kg. Z vážního lístku č. 1574 společnosti Severočeské doly a. s. soud zjistil, že byla zjištěna hmotnost vozidla s nákladem uhlí 45 t, přičemž vážení bylo provedeno dne 12. 10. 2017 v 11:06 hodin. S uvedeným nákladem bylo vozidlo o čtvrt hodiny později podrobeno předmětnému nízkorychlostnímu vážení. Rozdíl hmotností je pouhých 140 kg, což je rozdíl zanedbatelný. Lze tak usuzovat, že při kontrolním vážení byly celková hmotnost vozidla i dílčí hmotnosti na jednotlivých nápravách zjištěny správně.

36. V daném případě je největší povolená hmotnost vozidla na nápravě č. 2 dle § 37 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 341/2014 Sb. stanovena na 11 500 kg, přičemž při nízkorychlostním kontrolním vážení byla na nápravě č. 2 naměřena hmotnost vozidla 12 500 kg, čímž i po odečtení odchylky (relativní chyby měření ve výši 3 %) došlo k překročení největší povolené hmotnosti na nápravě č. 2 o 625 kg. Tím se žalobce jednoznačně dopustil přestupku dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích. Správní orgány potom nepochybily, pokud za tento přestupek vyměřily žalobci pokutu ve výši 9 000 Kč, neboť překročení největší povolené hmotnosti bylo do jedné tuny a dle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích se za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla dle zvláštních předpisů, udělí pokuta 9 000 Kč.
37. K žalobní námitce, že nedošlo k překročení limitní hmotnosti jízdní soupravy, soud uvádí, že právní úprava je taková, že k naplnění skutkové podstaty přestupku dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích je postačující překročení jakékoli hodnoty povolené hmotnosti stanovené vyhláškou č. 341/2014 Sb. V případě, že je porušeno více mezních hodnot, je bráno na zřetel pouze nejvyšší přetížení (viz § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích). Uvedená námitka proto není důvodná.
38. Správní orgány se zabývaly ve svých rozhodnutích i dalšími námitkami žalobce ve vztahu k předmětnému nízkorychlostnímu vážení. Jednalo se o námitky, které žalobce v žalobě explicitně neuplatnil, když pouze odkazoval na svá podání ve správním řízení. Za takové situace soud nepovažoval za nutné se těmito námitkami zabývat. Přesto však soud pro úplnost uvádí, že správní orgán prvního stupně se ve svém rozhodnutí na stranách 2 až 3 zabýval námitkami žalobce ohledně nepřiměřeného sklonu vozovky na vážném místě, přičemž konstatoval, že „*podélný sklon vozovky činí 0,7 % a příčný sklon vozovky činí 1,2 %*. Metrologický předpis MP 009 – 04, vydaný Českým metrologickým institutem stanovuje pro měření zatížení náprav a celkové hmotnosti vozidla, že *podélný sklon vozovky musí být < 2 % a příčný sklon vozovky musí být < 3 %*. Z uvedených údajů o vážném místě je zřejmé, že tyto hodnoty byly dodrženy a vážní místo je vhodné ke kontrolní a měřicí činnosti. Postup vážení metrologického předpisu stanovuje, že obsluha vah musí zajistit, aby vážené vozidlo nebylo zabržděno. V případě vážení ve svalu musí být kola zajištěna proti sjetí vhodnými prostředky (např. klíny).“ Na uvedená zjištění navázal žalovaný na stranách 9 až 10 napadeného rozhodnutí, kdy uvedl, že vyžádal od policejního orgánu vyjádření k podmínkám a průběhu předmětného nízkorychlostního vážení, přičemž následně citoval stanovisko

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

policejního orgánu ze dne 4. 12. 2020 s tím, že „místo pro provedené kontrolní vážení bylo policisty DI Teplice společně s pracovníky Centra služeb pro silniční dopravu (dále jen „CSPSD“) vybráno tak, aby splňovalo všechny požadavky, jež jsou uvedeny v návodu k obsluze vázícího zařízení. Není pravdou, že by jakýmkoliv způsobem došlo k manipulaci s vázícím zařízením ať již ze strany PČR nebo CSPSD, kterou by bylo možné nazvat manipulací neodbornou či v rozporu s návodem k obsluze, popř. v rozporu s jakoukoliv jinou právní či technickou normou. (...) Policisté DI Teplice byli a jsou průběžně přeškolení a seznamováni s novými právními a technickými normami.“ Z uvedených citací je dle názoru soudu zjevné, že správní orgány se námitkami žalobce, které se týkaly pochybností žalobce ohledně správnosti výsledků předmětného nízkorychlostního vážení, zabývaly a řádně je vypořádaly.

39. Dle ustálené judikatury správních soudů lze doklad o výsledku kontrolního vážení považovat za objektivní a dostatečný důkaz pro závěr, že došlo ke spáchání přestupku. Konkrétněji pak jednotlivé aspekty měření výstižně vyjádřil např. Krajský soud v Brně v rozsudku ze dne 27. 5. 2020, č. j. 30 A 142/2016-102: „Je-li tedy měření provedeno patřičným úředně schváleným přístrojem, dostatečně zdokumentováno (typicky fotodokumentací či obrazovým záznamem z měřícího zařízení, které poskytne dostatečně zřetelnou a komplexní informaci o průběhu měření), a je-li provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti, zejména pokud 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.“ (srov. též např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 3. 2021, č. j. 2 As 299/2019-30, nebo ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53, nebo také rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 30. 11. 2021, č. j. 54 A 50/2019-59).
40. Soud se ztotožňuje se závěrem správních orgánů, že nebyly shledány žádné pochybnosti, které by nasvědčovaly pochybení při předmětném nízkorychlostním vážení, protože soud považuje doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení, který splňuje náležitosti dle § 38a zákona o pozemních komunikacích, spolu s fotodokumentací a úředním záznamem policejního orgánu, za dostatečné důkazy prokazující spáchání přestupku žalobcem.
41. Soud se poté zabýval klíčovou námitkou žalobce spočívající v tom, že je dán liberační důvod, pro který není odpovědný za spáchání předmětného přestupku, přičemž správní orgány neprovedením dokazování znemožnily žalobci prokázat naplnění liberačního důvodu. Tento liberační důvod spatřoval žalobce ve skutečnosti, že učinil vše, aby jako dopravce porušení právních předpisů předešel, když žalobce je přesvědčen, že nemohl zabránit spáchání předmětného přestupku.
42. Soud připomíná, že odpovědnost za přestupek podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích je koncipována jako objektivní, tzn. jako odpovědnost za protiprávní jednání bez podmínky zavinění. V § 21 ve spojení s § 23 zákona o odpovědnosti za přestupky je formulován obecný liberační důvod, že právnická (i podnikající fyzická osoba) neodpovídá za přestupek, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila. Na tomto místě považuje soud za účelné upozornit na relevantní judikaturu k dané problematice. Soudní judikatura již v minulosti dovodila, že pokud zákon podmiňuje liberaci „úsilím“, je třeba vyjít z toho, že se jedná o aktivní činnosti k zabránění porušení právní povinnosti. Jelikož liberační důvody (zde tedy vynaložení veškerého úsilí) představují výjimku ze zásady objektivní odpovědnosti, uplatní se pouze ve výjimečných a opodstatněných Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

případech (srov. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 12. 3. 2013, č. j. 62 A 17/2012-101, a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 4. 2017, č. j. 3 As 95/2016-64).

43. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 25. 5. 2016, č. j. 7 As 61/2016-34, uvedl, že „*pouhá skutečnost, že byl přepravován sypký materiál, který se během jízdy přesunuje a zatěžuje nápravu vozidla nad hranici největší povolené hmotnosti, ještě nezakládá liberační důvod podle ust. § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích a nezabavuje provozovatele vozidla odpovědnosti za předmětný správní delikt. Toto ustanovení totiž předpokládá, aby osoba, která se správního deliktu dopustila, vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila. V dané věci však stěžovatelka ani neuvedla žádné konkrétní kroky, které učinila k tomu, aby se jako provozovatelka vozidla nedopustila správního deliktu podle ust. § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, tedy aby nedošlo u jí provozovaného vozidla k překročení hodnot stanovených ve zvláštním právním předpise (vyhlášce). Skutečnost, že byl přepravován sypký materiál, který se během jízdy přesunuje, sama o sobě nemůže obstát. Skutkově velmi podobným případem se Nejvyšší správní soud zabýval již v rozsudku ze dne 14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015 - 27, dostupný na www.nssoud.cz, na který správně odkázal také krajský soud. Nejvyšší správní soud neshledal důvody, proč by se měl odchýlit od právních závěrů vyslovených v citovaném rozsudku a přebírá je také pro nyní posuzovanou věc. V citovaném rozsudku, kromě namítané přepravy sypkého materiálu, jehož přesunu během jízdy údajně nelze zabránit, spatřoval účastník řízení liberační důvod také v tom, že řádně a pravidelně školil své zaměstnance ohledně dodržování povinností podle vyhlášky č. 341/2002 Sb. Ani tuto okolnost však Nejvyšší správní soud neposoudil jako liberační důvod podle výše citovaného ustanovení. Naopak konstatoval, že „účelem ustanovení obsahujícího liberační důvod je zabránění sankce ve zcela výjimečných případech, kdy by její uložení odporovalo jejímu smyslu. Připustěním navrhovaných liberačních důvodů (zabezpečení povinného školení řidičů) by mohlo být liberační ustanovení aplikováno ve velkém množství případů, a ztratilo by tak povahu výjimky z obecného pravidla, což by znamenalo ohrožení veřejného zájmu. Značné překročení stanovených hodnot zjištěných při vážení vozidla poškozuje síť pozemních komunikací, ale rovněž ohrožuje zdraví a život účastníků silničního provozu“. Pakliže v citovaném rozsudku za situace, kdy účastník řízení přepravoval sypký materiál a tvrdil, že jeho pohybu v průběhu jízdy nemohl zabránit, neobstálo jako liberační důvod opatření spočívající v zajištění povinného školení řidičů k dodržování hmotnostních limitů, tím spíše nemůže jako důvod pro zbavení odpovědnosti za správní delikt obstát pouhé tvrzení o přepravě sypkého materiálu a nemožnosti jeho zajištění během jízdy, bez jakýchkoliv dalších opatření, které by stěžovatelka učinila v zájmu nepřekročení hmotnostních limitů. Stanovením hmotnostních limitů je chráněn veřejný zájem a je zcela na provozovateli, jak zajistí, že hmotnostní maxima nepřekročí.“*
44. V rozsudku ze dne 21. 8. 2018, č. j. 9 As 195/2018-27, Nejvyšší správní soud konstatoval, že „*liberační důvody jsou určeny pro aplikaci pouze ve výjimečných případech, jelikož představují výjimku z principu objektivní odpovědnosti. (...) Osoba, která se chce dovolávat liberačního důvodu, musí ovšem prokázat, že provedla technicky možná opatření způsobila účinně zabránit porušení zákona. Nelze se spokojit s tvrzením, že vynaložila veškeré úsilí, aby ke správnímu deliktu nedošlo či s poukazem na to, že technicky možná opatření po ní nebylo možné spravedlivě požadovat, protože by jejich provádění bylo neekonomické (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 9. 2014, č. j. 4 As 123/2014 - 34). (...) Tím, kdo má prokázat, že vynaložil veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránil, není správní orgán, ale právnická osoba, které je vytykáno spáchání správního deliktu. Důkazní břemeno ohledně prokázání preventivních opatření proti přetížení náprav jízdní soupravy během přepravy nesla tedy stěžovatelka.“*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

45. Soud výše citované závěry judikatury plně sdílí a neshledává žádný důvod, proč by se od nich měl odchýlit v nyní projednávané věci. Mezi účastníky bylo nesporné, že nízkorychlostní vážení bylo prováděno za situace, kdy vozidlo bylo naloženo sypkým materiálem (uhlím). Tato samotná skutečnost (náklad sypkého materiálu) však neznamená bez dalšího liberační důvod pro žalobce. Ze žaloby je zřejmé, že žalobce vytýká správním orgánům nedostatečné dokazování ve vztahu k naplnění liberačního důvodu, přičemž žalobce zdůrazňoval, že správní orgány měly postupovat z úřední povinnosti v souladu s vyšetřovací zásadou. Soud k tomu uvádí, že vyšetřovací zásada se uplatní pouze při zjišťování, zda byl spáchán přestupek, či nikoli, avšak poté, co je správním orgánem shledáno naplnění skutkové podstaty přestupku, nese žalobce břemeno tvrzení i důkazní břemeno, aby řádně tvrdil všechny okolnosti významné pro posouzení, zda došlo k naplnění liberačního důvodu, a zároveň, aby tvrzené skutečnosti prokázal. V nyní projednávané věci však žalobce v dostatečném rozsahu netvrdil ve správním řízení skutečnosti, ze kterých by vyplývalo naplnění liberačního důvodu. Žalobce uváděl ve správním řízení, že má vyhotoven dopravně provozní řád, že jsou prováděna školení zaměstnanců, že jsou prováděny blíže nespecifikované kontroly, a že učinil vše, aby zabránil překročení hmotnosti. Žalobce však neuvedl žádná konkrétní opatření k zabránění překročení hmotnosti, která byla provedena v souvislosti s jízdou vozidla, které se podrobilo nízkorychlostnímu vážení. Žalobce zřejmě v souladu se svým názorem ohledně uplatnění vyšetřovací zásady očekával, že sám správní orgán bude zjišťovat v dopravně provozním řádu či jinde konkrétní opatření, která se u žalobce prováděla. Soud však již výše vysvětlil, že povinnost tvrdit a prokázat svá tvrzení ohledně naplnění liberačního důvodu měl žalobce.
46. Soud upozorňuje na skutečnost, že žalobce jakožto provozovatel vozidla má obecně možnost ovlivnit, jaký náklad bude naložen, o jaké hmotnosti a jakým způsobem. Žalobce mohl zajistit, aby bylo vozidlo vybaveno přepážkami, či zvolit jiná technická řešení, která by pohyb materiálu minimalizovala, či mohl rozhodnout o množství sypkého materiálu, které bude přepravováno, a při nakládce ponechat dostatečnou rezervu v zatížení jednotlivých náprav a kol tak, aby ani při přesunu materiálu při jízdě nedošlo k překročení nejvyšších povolených hodnot. Dle názoru soudu, kdyby žalobce aplikoval soudem předestřená opatření, mohl zabránit přestupku. Uvedená opatření uvádí soud jen příkladmo, když jinak platí, že není povinností správních orgánů a soudu doporučovat, jakým způsobem lze porušení právních předpisů předcházet, neboť ten, kdo se chce dovolávat liberačního důvodu, musí prokázat, že provedl technicky možná opatření způsobilá účinně zabránit porušení zákona (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 1. 2019, č. j. 1 As 299/2018-31).
47. Soud proto shrnuje ve shodě s názorem žalovaného vyjádřeným na straně 12 napadeného rozhodnutí, že žalobce neprokázal, že vynaložil veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby zabránil přestupku, jelikož pouhé tvrzení o přepravě sypkého materiálu a nemožnosti jeho zajištění během jízdy, provádění blíže nespecifikovaných kontrol, provádění školení řidičů a existence dopravně provozního řádu nezakládají ani ve svém souhrnu liberační důvod ve smyslu § 21 zákona o odpovědnosti za přestupky.
48. Soud je přesvědčen, že ve správním řízení byl zjištěn skutečný stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Ve shodě se správními orgány soud neshledal důvod vyslýchat řidiče vozidla, jelikož považoval za dostatečné jeho čestné prohlášení, přičemž za nadbytečný považoval i výslech pracovníků Policie České republiky, kteří prováděli vážení, jelikož považoval za dostačující písemnou dokumentaci ohledně předmětného

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

vážení. Ostatně z jednotlivých podání žalobce není zřejmé, k čemu konkrétně by se měli vyjádřit pracovníci Policie České republiky ve vztahu k předmětnému nízkorychlostnímu vážení, když výsledky jejich práce byly zaznamenány v pořízené dokumentaci. Stejně tak nebylo zřejmé, k čemu konkrétně by se měl vyjádřit řidič vozidla, když tento sepsal čestné prohlášení, ve kterém celkem podrobně popsal okolnosti jízdy, při které se musel s vozidlem podrobit nízkorychlostnímu vážení. Správní orgány proto nepochybily, když k provedení zmíněných výsledků nepřistoupily. Soud tudíž nepřisvědčil žalobním námitkám ohledně nedostatečně zjištěného skutkového stavu a porušení zásady materiální pravdy. Ze stejných důvodů nepovažoval soud za potřebné, aby sám vyslyšel řidiče vozidla a pracovníky Policie České republiky, kteří prováděli vážení. Co se týče provedení důkazu Stanoviskem Ministerstva dopravy ze dne 12. 2. 2018, č. j. 37/2018-120-OST/2, soud konstatuje, že žalobce tento důkaz uvedl, aniž by vysvětlil, co by jím mělo být v jeho prospěch prokázáno. Již výše soud konstatoval, že zmíněné stanovisko bylo užito správními orgány ve prospěch žalobce, kdy se posuzovalo zatížení jednotlivých náprav, nikoli součet zatížení náprav. Jiný pro žalobce příznivější způsob měření hmotnosti neexistuje. Soud proto nepovažoval za potřebné tento důkaz provádět. Výslech samotného žalobce při soudním jednání se soudu rovněž jevil nadbytečný, když žalobce měl možnost ve správním a soudním řízení prezentovat své stanovisko k věci v dostatečném rozsahu, přičemž z důkazního návrhu ani nebylo zřejmé, co konkrétně by mělo být výpovědí žalobce prokázáno.

49. K žalobní námitce o zneužití správního uvážení soud uvádí, že se jedná o zcela neurčitou námitku, kdy není ani zřejmé, kdo se měl zneužití dopustit, zda žalovaný či správní orgán prvního stupně, případně oba správní orgány. Rovněž v námitce nebylo vysvětleno, v čem mělo zmíněné zneužití správního uvážení spočívat. Soud se proto námitkou nemohl podrobněji zabývat, přičemž pouze obecně konstatuje, že soud žádné zneužití správního uvážení neshledal, neboť výše sankce byla v daném případě stanovena zákonem (srov. § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích), aniž by správní orgány měly pro správní uvážení jakýkoli prostor.
50. S ohledem na výše uvedené soud uzavírá, že žalobu v mezích uplatněných žalobních bodů vyhodnotil jako nedůvodnou, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
51. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. Žalobce neměl ve věci úspěch a žalovanému náklady řízení nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly, navíc je ani nepožadoval, a proto soud vyslovil, že žádný z účastníků nemá na náhradu nákladů řízení právo.

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, sídlem Moravské náměstí 611/6, 657 40 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

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

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.

Ústí nad Labem 7. února 2023

Ing. Mgr. Martin Jakub Brus, v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.