



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedy Mgr. Ing. Petra Šuránka a soudců Mgr. Jana Čížka a JUDr. Davida Krysky ve věci

žalobce: **Jiří Tunka**, IČO: 456 62 720
sídlem Bezkov 88, Bezkov
zastoupený advokátem JUDr. Janem Juračkou
sídlem Tovární 881/7, Znojmo

proti
žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 81/11, Praha 5

o **žalobě proti rozhodnutí** žalovaného ze dne 28. 11. 2018, č. j. 123263/2018/KUSK-DOP/Hav,

takto:

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

Odůvodnění:

Vymezení věci

1. Žalobce se žalobou podle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) podanou k Městskému soudu v Praze a usnesením ze dne 4. 3. 2019, č. j. 6 A 17/2019-23, postoupenou Krajskému soudu v Praze jako soudu místně příslušnému, domáhá zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí, jímž žalovaný zamítl jeho odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Kolín (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 16. 8. 2018, č. j. MUKOLIN/OD77066/18-ham (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“). Prvostupňovým rozhodnutím uznal správní orgán I. stupně žalobce vinným ze spáchání přestupků podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném od 1. 1. 2016 (dále jen „zákon

o pozemních komunikacích“), kterých se dopustil tím, že jako provozovatel nákladního automobilu tovární značky MAN, registrační značky X s návěsem registrační značky X

- 1) dne 15. 4. 2016 v 15:56 hodin v ulici Ovčárecká v Kolíně-Sendražicích, resp. na pozemní komunikaci II/125 ve směru jízdy na Ovčáry při vysokorychlostním vážení překročil nejvyšší povolenou hmotnost nápravy č. 2 o 721 kg (nejvyšší povolená hmotnost 11 500 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 12 221 kg) a nejvyšší povolenou hmotnost motorového vozidla o 1 109 kg (největší povolená hmotnost 18 000 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 19 109 kg) a
- 2) dne 31. 5. 2016 v 14:39 hodin v ulici Ovčárecká v Kolíně-Sendražicích, resp. na pozemní komunikaci II/125 ve směru jízdy na Ovčáry při vysokorychlostním vážení překročil nejvyšší povolenou hmotnost nápravy č. 2 o 1 524 kg (nejvyšší povolená hmotnost 11 500 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 13 024 kg) a nejvyšší povolenou hmotnost motorového vozidla o 1 829 kg (největší povolená hmotnost 18 000 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 19 829 kg),

čímž porušil § 37 odst. 1 písm. b) a odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění účinném do 18. 8. 2017 (dále jen „vyhláška o technických podmínkách provozu vozidel“). Za spáchání těchto přestupků uložil správní orgán I. stupně žalobci podle § 88 odst. 1 a 2 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), ve spojení s § 140 odst. 1 a 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění zákona č. 225/2017 Sb. (dále jen „správní řád“) správní trest pokuty ve výši 18 000 Kč. Zároveň žalobci uložil povinnost uhradit na nákladech řízení paušální částku 1 000 Kč.

2. Zdejší soud ve věci rozhoduje již podruhé, neboť jeho předchozí rozsudek ze dne 19. 2. 2021, č. j. 43 A 16/2019-54, byl zrušen Nejvyšším správním soudem.

Obsah podání účastníků

3. Žalobce v žalobě namítá, že správní orgány nesprávně vyhodnotily věrohodnost údajů získaných při vysokorychlostním vážení. Odvolává se na stanovisko Českého metrologického institutu k použitému měřicímu zařízení (váže CrossWIM 1.0.0.0 výrobní číslo 31/2013), z něhož vyplývá, že toto měřicí zařízení není schváleno pro vážení vozidel přepravujících sypký nebo kapalný náklad, jehož těžiště může při pohybu vozidla měnit svou polohu. V takových případech tudíž nelze výsledek vysokorychlostního vážení použít jako důkaz spáchání přestupku. V tomto směru se rozchází i praxe správního orgánu I. stupně, který v některých řízeních o tomtož přestupku zohlednil, že v případě přepravy sypkého nákladu nelze považovat měření na vysokorychlostní váze za zcela bezchybné. V důsledku různých přístupů k této otázce je praxe správního orgánu I. stupně nepředvídatelná. Podle žalobce by v případě přepravy sypkého nákladu mělo být měření na vysokorychlostní váze vnímáno pouze jako orientační a za důkaz spáchání přestupku by mělo být považováno až vážení na standardní váze. Dále žalobce uvádí, že po určitou část roku 2016 fungovala váha nesprávně, což má žalobce za prokázané tím, že správní orgán I. stupně v řadě řízení o spáchání shodného přestupku rozhodl tak, že přestupek nebyl spáchán. Svým postupem správní orgány porušily § 2 odst. 2 a 3 a § 3 správního řádu a také § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 485/2016 Sb. (dále jen

„zákon o silničním provozu“), když nesprávně dovodily, že žalobce naplnil skutkovou podstatu tohoto přestupku.

4. Žalovaný ve vyjádření předně konstatuje, že by žaloba měla být odmítnuta pro opožděnost, neboť sice byla podána v zákonné lhůtě, avšak u místně nepříslušného soudu (v tomto kontextu odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 6. 2009, č. j. 6 Azs 28/2009-59). Dále uvádí, že spáchaný správní delikt je deliktem s objektivní odpovědností, jehož se dopustí provozovatel vozidla jen tím, že provozuje vozidlo, jehož hmotnost přesahuje hodnoty stanovené právním předpisem. Podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích se lze zprostit odpovědnosti, jestliže osoba prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila. Pokud žalobce zpochybňuje zjištění správních orgánů, musí ke svým tvrzením také předložit důkazy. Žalobce nicméně neprokázal, že vynaložil veškeré úsilí, aby porušení právní povinnosti zabránil (např. že vydal interní opatření, které by řidičům při nakládání sypkého materiálu bránilo v přetížení vozu, nebo že má takovou úpravu ložné plochy nákladních automobilů, která brání přemísťování sypkého nákladu).
5. Žalovaný poukazuje také na to, že žalobce užil valníkový návěs, který není určen pouze pro přepravu volně loženého sypkého nákladu. Pro přepravu sypkých a kapalných nákladů se používají speciálně navržená a vybavená vozidla. Žalobce předložil nákladové listy na „rostlinné díly“ a „20 EUR-palet“, čímž neprokázal, že přepravoval sypký náklad volně naložený na ložné ploše valníkového návěsu. Nicméně i kdyby žalobce skutečně přepravoval sypký materiál, nebyly by jeho fyzikální vlastnosti omluvou pro přetížení vozidla, jak plyne z rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 15. 6. 2016, č. j. 10 A 20/2016-40. Dodržení hmotnostních limitů je povinností žalobce a existují možnosti, jak přesouvání sypkého nákladu vlivem jízdy a tím způsobenému přetížení některé z náprav zabránit (např. instalací přepážek nebo nakládáním menšího množství nákladu). Ostatně dle § 38 odst. 7 vyhlášky o technických podmínkách provozu vozidel musel být náklad na vozidle i v jízdní soustavě rovnoměrně rozložen a řádně zajištěn vhodným technickým zařízením proti pohybu.
6. Žalobce dle názoru žalovaného neprokázal, že by právě v místě vážení došlo ke změně těžiště nákladu. Vážení proběhlo na rovném přehledném úseku v intravilánu obce a z fotodokumentace nevyplývá existence překážky, kvůli níž by vozidlo provozované žalobcem muselo měnit rychlost jízdy v obci a která by mohla zapříčinit přemístění nákladu. Váha ve dnech 31. 5. 2016 a 15. 4. 2016 nevykazovala žádnou vadu funkčnosti. Pouze dne 18. 8. 2016 bylo v návaznosti na měření příčné nerovnosti vozovky zjištěno, že stavební stav pozemní komunikace, v níž byly uloženy senzory pro vysokorychlostní kontrolní vážení, vykazovaly odchylky odporující opatření obecné povahy Českého metrologického institutu. Proto žalovaný stanovil, že přestupky spáchané v období od 19. 8. 2016 do 31. 12. 2016 nelze na základě hodnot vysokorychlostního vážení považovat za prokázané. Do takového období přestupky spáchané žalobcem nespádaly. Žaloba by proto měla být zamítnuta s tím, že žalovaný žádá náhradu nákladů řízení.
7. V replice žalobce nesouhlasí s názorem o opožděnosti žaloby. Uvádí též, že učinil veškerá možná opatření, aby spáchaní přestupku zabránil, neboť svým zaměstnancům (řidičům) vysvětlil, aby nepřekračovali povolené zatížení vozidel. Opakuje, že vozidlo převáželo sypký náklad, přičemž při převozu takového nákladu může při náhlé akceleraci či při náhlém brždění dojít ke krátkodobému zatížení nápravy. Zákonodárce na specifika sypkého nákladu reagoval v nově formulovaném ustanovení § 43 odst. 5 zákona o

pozemních komunikacích. Žalobce poukazuje na to, že žalovaný sám připustil, že senzory vykazovaly v roce 2016 odchylky, což vedlo k upuštění od postihu za přestupky. Žalobce nadto má k dispozici rozhodnutí správního orgánu I. stupně, jímž bylo ve skutkově totožné věci řízení zastaveno s odůvodněním, že měřicí zařízení nebylo schváleno pro případy vážení vozidel přepravujících kapalný a sypký materiál.

Podstatný obsah správního spisu

8. Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace (dále jen „KSÚS“) předala správnímu orgánu I. stupně vážní lístky evidenční číslo 5301282 a 5598571 z vysokorychlostního kontrolního vážení vozidel v Kolíně-Sendražicích.
9. Z vážního lístku evidenční číslo 5301282, jehož součástí je fotodokumentace, vyplývá, že dne 15. 4. 2016 v 15:56 hodin proběhlo vážení na silnici číslo II/125 na ulici Ovčárecká ve směru z centra na váze pro vysokorychlostní kontrolní vážení CROSSWIM 1.0.0.0 výrobní číslo 31/2013, přičemž byla vozidlu tovární značky MAN s registrační značkou 9B5 7190 s návěsem registrační značky X naměřena hmotnost na pěti nápravách, které byly označeny č. 1 až 5. Na nápravu č. 2 byla naměřena okamžitá hmotnost před odpočtem 13 732 kg a po odpočtu 12 221 kg. Okamžitá hmotnost motorového vozidla před odpočtem činila 21 471 kg a po odpočtu 19 109 kg.
10. Z vážního lístku evidenční číslo 5598571, jehož součástí je rovněž fotodokumentace, vyplývá, že dne 31. 5. 2016 v 14:39 hodin proběhlo vážení na silnici číslo II/125 na ulici Ovčárecká ve směru z centra na váze pro vysokorychlostní kontrolní vážení CROSSWIM 1.0.0.0 výrobní číslo 31/2013, přičemž byla vozidlu tovární značky MAN s registrační značkou 9B5 7190 s návěsem registrační značky X naměřena hmotnost na pěti nápravách, které byly označeny č. 1 až 5. Na nápravu č. 2 byla naměřena okamžitá hmotnost před odpočtem 14 634 kg a po odpočtu 13 024 kg. Okamžitá hmotnost motorového vozidla před odpočtem činila 22 280 kg a po odpočtu 19 829 kg.
11. Součástí správního spisu je mj. též potvrzení Českého metrologického institutu o ověření stanoveného měřidla typu CrossWIM, výrobní číslo 31/2013, ze dne 11. 12. 2015, podle něhož bylo toto měřidlo dne 19. 11. 2015 ověřeno v místě Ovčárecká, Kolín, směrem na Ovčáry, se zjištěním, že má požadované metrologické vlastnosti.
12. Správní orgán I. stupně příkazem ze dne 20. 6. 2018, č. j. MUKOLIN/OD 57145/18-ham, ve společném řízení uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku podle 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, jehož skutkovou podstatu měl naplnit jednáním uvedeným v odst. 1 tohoto rozsudku, za což mu byla uložena pokuta ve výši 18 000 Kč.
13. Žalobce podal proti příkazu dne 28. 6. 2018 odpor, čímž došlo ke zrušení příkazu. Bez bližší konkretizace namítl pouze to, že se přestupku nedopustil.
14. Správní orgán I. stupně pokračoval v řízení a oznámil žalobci, kdy se může seznámit s podklady obsaženými ve správním spise. Této možnosti žalobce nevyužil. Správní orgán I. stupně poté provedl dokazování mimo ústní jednání, o čemž sepsal protokol, a dne 16. 8. 2018 vydal prvostupňové rozhodnutí s odůvodněním, že z obou vážných lístků vyplynulo přetížení nápravy č. 2 a překročení nejvyšší povolené hmotnosti motorového vozidla. Měření dle správního orgánu I. stupně proběhlo v souladu se zákonem a ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí nebyla zjištěna žádná závada na měřicím zařízení, která by mohla zjištěná data z měření ovlivnit. Odpovědnost byla zákonem stanovena jako objektivní a absolutní, ze které se provozovatel vozidla nemůže liberovat. Vlastní

přestupek je spáchán tím, že provozovatel provozuje vozidlo, které při vysokorychlostním kontrolním vážení překročí právními předpisy stanovené limity.

15. Proti prvostupňovému rozhodnutí podal žalobce odvolání, v němž vyjádřil přesvědčení, že došlo k pochybení při vážení. Měl za to, že ze strany osoby, která vážení provedla, došlo k pochybení. Uvedl, že v případě obou vážení bylo vozidlo naloženo sypkým materiálem, který vylučuje správnost vysokorychlostního vážení hmotnosti celého vozidla i zatížení jednotlivých náprav. Konstatoval, že vozidlo mělo v obou případech váhovou rezervu k uložení nákladu a že se správní orgán I. stupně mylně domníval, že náklad byl na ložné ploše nesprávně rozmístěn. Žalobce svým zaměstnancům nedovolil, aby překračovali nejvyšší povolenou hmotnost vozidel, a naopak jim přikázal, aby respektovali právní předpisy a povolenou hmotnost silničních vozidel nepřekračovali. Žalobce proto byl přesvědčen, že nenaplnil subjektivní stránku skutkové podstaty přestupků.
16. Správní orgán I. stupně následně vyzval žalobce k předložení nákladových listů ke dnům 15. 4. 2016 a 31. 5. 2016. Žalobce předložil přepravní příkaz ze dne 12. 4. 2016 pro tahač registrační značky X s plachtovým návěsem registrační značky X, termín nakládky 13. 4. 2016 a termín vykládky 18. 4. 2016, podle něhož mělo být naloženo zboží „rostlinné díly“ o hmotnosti **24 000 kg** a množství 13,60 ložných metrů. Dále předložil mezinárodní nákladní list (CMR) č. 0023387, podle něhož došlo k naložení nákladu dne 13. 4. 2016 a jeho dodání dne 18. 4. 2016 s tím, že se jednalo o zboží „ANLAGETEILE, GEMÄHTES FUTTER“ o hmotnosti **22 000 kg**. Předložil také přepravní příkaz ze dne 30. 5. 2016 pro tahač registrační značky X s plachtovým návěsem registrační značky X, termín nakládky 30. 5. 2016 a termín vykládky 2. 6. 2016, podle něhož mělo být naloženo zboží „plasty“, které bylo dále identifikováno pomocí čísel a označení „bag“ a „granulat“, o hmotnosti **24 500 kg** a množství „20,00 EUR-palety“. Dle mezinárodního nákladního listu CMR č. 00000654 ze dne 30. 5. 2016 bylo na vozidle registrační značky X s návěsem registrační značky X přepravováno zboží „plast frei, granulat“ o hmotnosti **24 000 kg**, k jehož dodání došlo dne 2. 6. 2016.
17. Správní orgán I. stupně informoval žalobce o tom, že z předložených listin nevyplývalo, že by jízdní souprava ve dnech 15. 4. 2016 a 31. 5. 2015 přepravovala sypký náklad, který by se při pohybu vozidla choval jako kapalina, tedy za jízdy měnil svou polohu a těžiště. Takovým nákladem části rostlin ani granulát uložený na paletách nebyly. Věc tedy předložil žalovanému.
18. Žalovaný o odvolání rozhodl napadeným rozhodnutím. Uvedl, že správní orgán I. stupně dostatečně zjistil skutkový stav věci a dospěl ke správným závěrům. Vážení bylo provedeno měřidlem, jehož funkčnost byla pravidelně kontrolována a správnost kalibrace doložena. Možné pochybení obsluhy váhy bylo vyloučeno, neboť vážní doklady byly generovány strojově. O správnosti měřidla se žalobce mohl přesvědčit, kdyby využil možnosti seznámit se s podklady pro vydání prvostupňového rozhodnutí. Porušení zákona žalobcem coby provozovatelem vozidla bylo prokázáno a doloženo hodnověrnými podklady. Ani případná přeprava sypkého materiálu nezbavuje provozovatele vozidla povinnosti dodržovat mezní hodnoty. Povinností provozovatele vozidla je vždy zajistit, aby vozidlo bez ohledu na druh přepravovaného zboží nepřekročilo stanovené limity. Pokud provozovatel tuto povinnost nesplní, odpovídá za své jednání. Žalobce v řízení neprokázal, že učinil vše, aby se porušení povinnosti vyvaroval. Povinné školení řidičů nelze považovat za liberační důvod.

Soudní řízení

19. Krajský soud v Praze rozsudkem ze dne 19. 2. 2021, č. j. 43 A 16/2019-54, napadené rozhodnutí i prvostupňové rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. Soud dospěl k závěru, že došlo k zániku odpovědnosti žalobce za přestupky (dříve správní delikty), neboť shledal, že měla být ve věci aplikována pozdější a současně příznivější právní úprava zákona o odpovědnosti za přestupky, podle níž promlčecí doba za přestupek činila jeden rok, přičemž řízení byl zahájeno až po uplynutí promlčecí doby uvedené v § 30 zákona o odpovědnosti za přestupky. Ve vztahu ke stanovení promlčecí doby soud zvolil obdobný přístup, ke kterému se přiklonil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 12. 3. 2020, č. j. 6 As 221/2019-31, č. 4047/2020 Sb. NSS, ve věci *MPM-QUALITY*, a dospěl k závěru, že se promlčecí doba za přestupek dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích [dle současného znění písm. u)] stanoví na základě výpočtu konkrétní výměry dle § 43 zákona o pozemních komunikacích, nikoli podle horní hranice sazby stanovené v § 42b odst. 6 písm. a) téhož zákona. Krajský soud si byl vědom závěrů rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 9. 2020, č. j. 10 Afs 72/2020-76, č. 4091/2020 Sb. NSS, ve kterém se však Nejvyšší správní soud dle názoru krajského soudu zabýval odlišnou otázkou. I když Nejvyšší správní soud ve formě *obiter dicta* uvedl, že v případě přestupku dle § 125a odst. 4 vodního zákona, „*kde zákon horní hranici sazby pokuty stanoví (ve výši 10 000 000 Kč), [...] není ani sporu, že v tomto případě by byla promlčecí doba tříletá*“, krajský soud se domníval, že tento názor koliduje se závěry přijatými tímž soudem v rozsudku ve věci *MPM-QUALITY*. V něm Nejvyšší správní soud učinil závěr, že za horní hranici sazby pokuty je třeba považovat výpočtem zjištěnou částku, nikoliv obecný limit 10 000 000 Kč. Krajský soud byl názoru, že je zapotřebí odlišovat přestupky, kde je výměra trestu určena něčím jiným než skutkově definujícím znakem přestupku, tedy např. procentem z obratu, procentuálním podílem aktiv, násobkem daně apod., od přestupků, u nichž správní orgány od zahájení řízení zpravidla vědí, jaká sankce pachatelů za jejich spáchání hrozí, neboť je odvislá právě od veličiny, která je sama o sobě znakem skutkové podstaty daného přestupku. Krajský soud proto dospěl k závěru, že promlčecí doba zániku odpovědnosti za přestupky v posuzované věci činila jeden rok.
20. Nejvyšší správní soud citovaný rozsudek krajského soudu zrušil rozsudkem ze dne 16. 1. 2023, č. j. 10 As 70/2021-36, a věc mu vrátil k dalšímu řízení. Nejvyšší správní soud dospěl oproti krajskému soudu k závěru, že nyní řešená věc má shodný základ jako rozsudek č. j. 10 Afs 72/2020-76, a za horní hranici sazby je tedy třeba považovat částku stanovenou v § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, tj. 500 000 Kč. Promlčecí doba proto činila dle § 30 písm. b) zákona o odpovědnosti za přestupky tři roky, nikoli jeden rok. Nejvyšší správní soud uvedl, že smyslem úpravy doby pro zánik odpovědnosti za přestupek je vymezení jisté doby, v níž může být přestupek projednán, respektive o něm rozhodnuto. Musí být chráněna právní jistota. Promlčecí doba musí být určena jasným způsobem k okamžiku zahájení řízení tak, aby účastníci řízení mohli rozumně předvídat, kdy odpovědnost zanikne. Text zákona znemožňuje výklad, podle kterého by se doba pro zánik odpovědnosti za přestupek stanovila *ad hoc* v závislosti na tom, zda v konkrétním případě hrozí přestupci pokuta alespoň 100 000 Kč. Z principu předvídatelnosti práva plyne, že není možné, aby se prekluzivní lhůta (promlčecí doba) u stejného typu přestupku lišila v závislosti na aktuálních okolnostech přestupku. Nejvyšší správní soud uzavřel, že se v rozsudku *MPM-QUALITY* zabýval horní hranicí sazby, kterou je možné za daný přestupek v konkrétním případě uložit, pro účely uplatnění absorpční zásady. V takovém případě se jednalo o určení horní hranice sazby pro účely ukládání trestu. Naopak v nyní

souzeném případě se jedná o otázku promlčení. Předmětem je tedy otázka zániku trestnosti, kterou je třeba mít vyřešenu od počátku řízení. Otázka promlčení se netýká výměry trestu, a nelze proto závěry rozsudku ve věci *MPM-QUALITY* vztáhnout na nynější věc.

21. Nejvyšší správní soud uložil zdejšímu soudu, aby znovu posoudil, zda žalobcova odpovědnost za spáchané přestupky zanikla, a aby se v případě záporné odpovědi zabýval žalobními námitkami.

Průběh jednání před soudem

22. Soudního jednání konaného dne 21. 3. 2023 se konalo v nepřítomnosti žalobce (§ 49 odst. 3 s. ř. s.), který se z jednání písemně omluvil podáním z 5. 3. 2023. V tomto podání žalobce současně zopakoval již dříve uplatněné žalobní body, na nichž trvá, a stručně doplnil, že považuje rozsudek soudu č. j. 43 A 16/2019-54 za správný, i přestože byl zrušen Nejvyšším správním soudem, a proto navrhuje, aby soud rozhodl stejně jako v tomto předchozím rozsudku. Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby, přičemž poukázal na to, že v daném případě nešlo o přepravu kapalného nákladu.
23. Soud v souladu s § 52 odst. 1 a § 77 s. ř. s. provedl dokazování žalobcem předloženým rozhodnutím správního orgánu I. stupně vydaným v jiné jeho věci a dále soudem vyžádaným nedatovaným sdělením Českého metrologického institutu, štítkem měřidla a metodickým pokynem žalovaného ze dne 18. 11. 2019, č. j. 150102/2019/KUSK-DOP-Hav. Potřeba provedení těchto důkazů s ohledem na žalobní body vyplynula z obsahu soudního spisu.
24. Z rozhodnutí správního orgánu I. stupně ze dne 5. 3. 2018, č. j. MUKOLIN/OD 21716/18-ham, soud zjistil, že správní orgán I. stupně v rámci autoremedury za užití § 87 správního řádu na základě odvolání žalobce ve věci překročení nejvyšší povolené hmotnosti vozidla, k níž mělo dojít dne 4. 7. 2016 v 10:40 hod. v ulici Ovčárecká v Kolíně-Sendražicích, resp. na pozemní komunikaci II/125 ve směru jízdy na Ovčáry řízení o přestupku podle § 86 odst. 1 písm. c) zákona o odpovědnosti za přestupky zastavil. Rozhodnutí odůvodnil tím, že jízdní souprava přepravovala volně sypaný zinkový granulát a krmivo pro ptáky – zrní (tedy sypký materiál, který během přepravy mění své těžiště vlivem překonávání terénních nerovností a dále při brždění či rozjíždění), což žalobce doložil mezinárodními nákladními listy vč. objednávky. Správní orgán I. stupně vyšel ze stanoviska Českého metrologického institutu k měřicímu zařízení CrossWIM 1.0.0.0, výrobní číslo 31/2013, a konstatoval, že výsledek vážení nelze použít v neprospěch žalobce.
25. Z nedatovaného sdělení Českého metrologického institutu (dále jen „ČMI“) k rozsahu použití vah určených pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel za pohybu (dále též „WIM“) vyplynulo, že rozsah a případná omezení jejich použití vychází ze specifikace výrobce. Pokud ČMI v potvrzení o ověření stanoveného měřidla uvedl, že „měřidlo není vhodné pro vážení vozidel přepravujících kapalné produkty“, pak k tomu lze dodat, že WIM k takovému měření obecně způsobilé jsou, nicméně při požadavku na přesnost měření dle opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15 existuje u vozidel, jejichž náklad nelze řádně zabezpečit proti změnám těžiště za pohybu vozidla, reálné riziko, že zatížení na nápravu anebo skupinu náprav nemusí být stanoveno vždy s požadovanou přesností. Vzhledem k tomu, že tato skupina vozidel nebyla prokazatelně zahrnuta do zkoušek v rámci procesu schvalování typu měřidel a je výslovně uvedena ve

shora citovaném opatření obecné povahy, bylo ve vztahu k této skupině vozidel použití WIM omezeno. ČMI dále uvedl, že bez ohledu na to, zda byl u WIM v potvrzení o ověření stanoveného měřidla uveden text: „*Měřidlo není vhodné pro vážení vozidel přepravujících kapalných produkty*“, platilo pro ně toto omezení od okamžiku jejich zavedení do druhového seznamu stanovených měřidel, jenž je přílohou vyhlášky č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu. Od roku 2018 dochází k jednotné změně formulace omezující použití WIM v důsledku provedení a/nebo doložení dalších technických zkoušek tak, že se uvádí: „*Měřidlo při použití s významem dle § 3 odst. 3 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů, není určeno ke stanovení zatížení na nápravu a/nebo skupinu náprav u vozidel, u nichž nelze zajistit náklad proti změnám těžiště za pohybu vozidla ve smyslu zvláštního právního předpisu*“. Hlavní důsledky takové změny dle ČMI spočívají v tom, že u vozidel přepravujících kapalných produkty (cisteren) lze v případě zjištění přetížení vozidla zahajovat správní řízení i pro tuto kategorii vozidel ve vztahu k celkové hmotnosti vozidla. K případným zjištěním přetížení vozidla na nápravu nebo skupinu náprav ČMI uvedl, že vozidla přepravující kapalných produkty (cisterny) v současnosti mají disponovat technickými prostředky či zařízeními, které eliminují vliv změny těžiště nákladu za pohybu vozidla (oddělené komory, integrované přepážky apod.), a proto by zjištěné údaje z WIM měly být legitimně využitelné při identifikaci a řešení případných přestupků. Na druhou stranu však jsou známy případy, např. při komorovém uspořádání cisterny, kdy bylo zaznamenáno přetížení na nápravu vozidla, což bylo zřejmým důsledkem kompletního odlehčení jedné části vozidla na úkor té druhé, plně zatížené produktem. V takovém či obdobném případě je dle ČMI nutné rozhodnout, zda se jedná o porušení kázně řidiče či obsluhy cisterny, resp. o situaci, kdy lze zajistit náklad proti změnám těžiště za pohybu vozidla, a kdy to prokazatelně možné není.

26. Ze štítku měřidla CrossWIM Kolín výrobní číslo 31/2013 soud zjistil, že v kolonce omezení je uvedeno, že „*měřidlo při použití s významem dle § 3 odst. 3 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů, není určeno ke stanovení zatížení na nápravu a/nebo i skupinu náprav u vozidel, u nichž nelze zajistit náklad proti změnám těžiště za pohybu vozidla ve smyslu zvláštního právního předpisu*“.
27. Metodický pokyn ze dne 18. 11. 2019, č. j. 150102/2019/KUSK-DOP-Hav, žalovaný vydal pro sjednocení svého postupu se správním orgánem I. stupně ve věcech přestupků provozovatelů vozidel podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích při přepravě kapaliny v cisternách. Z metodického pokynu vyplynulo, že s ohledem na výše citované omezení měřidla typu CrossWIM by dle žalovaného nebylo možné provozovateli vozidla ani řidiči prokázat, že náklad na vozidle nebyl odpovídajícím způsobem zajištěn tak, aby nedošlo k překročení jak maximální přípustné hmotnosti vozidla, tak i maximální přípustné hmotnosti na nápravu vozidla. Proto žalovaný v odvolacích řízeních týkajících se přestupků spáchaných v souvislosti s přepravou tzv. plovoucího materiálu v cisternách bude prvostupňová rozhodnutí rušit a řízení zastavovat. Správní orgán I. stupně by dle metodického pokynu měl z důvodu jednotného postupu taková řízení odkládat, resp. též zastavovat (s ohledem na procesní stádium věci).

Splnění procesních podmínek a rozsah soudního přezkumu

28. Soud nejprve ověřil, že žaloba byla podána včas, jelikož byla v zákonem stanovené dvouměsíční lhůtě podána k Městskému soudu v Praze (napadené rozhodnutí bylo doručeno 7. 12. 2018 a žaloba podána 31. 1. 2019). K zachování lhůty postačuje, je-li žaloba

včas podána i u místně nepřislušného soudu, jako tomu bylo v této věci (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 8. 2008, č. j. 8 As 2/2008-112, č. 1721/2008 Sb. NSS). Odkaz žalovaného na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 6. 2009, č. j. 6 Azs 28/2009-59, není přílehlavý, neboť ten se týkal podmínek pro zachování lhůty v případech, kdy byla správní žaloba podána ve smyslu § 72 odst. 3 s. ř. s. nejprve k soudu rozhodujícímu v občanském soudním řízení.

29. Dále soud ověřil, že žaloba byla podána osobou k tomu oprávněnou, po vyčerpání řádných opravných prostředků a splňuje všechny formální náležitosti na ni kladené. Jde tedy o žalobu věcně projednatelnou.
30. Při přezkumu napadeného rozhodnutí soud vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.), přičemž napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů, jimiž byl vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.). Vady, k nimž by byl povinen přihlídnout i bez námítky, soud neshledal.

Posouzení věci krajským soudem

31. Soud se předně zabýval otázkou, zda zanikla odpovědnost žalobce za přestupky, přičemž byl vázán výše citovaným právním názorem Nejvyššího správního soudu vysloveným v rozsudku ze dne 16. 1. 2023, č. j. 10 As 70/2021-36.
32. V době spáchání skutků byla účinná právní úprava § 43 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích, podle níž platilo, že odpovědnost právnické osoby za správní delikt zanikla, jestliže o něm příslušný orgán nezahájil řízení do 2 let ode dne, kdy se o něm dozvěděl, nejpozději však do 4 let ode dne, kdy byl spáchán. V souladu s § 43 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích se ustanovení zákona o odpovědnosti a postihu právnické osoby vztahovala i na odpovědnost za jednání, k nimž došlo při podnikání fyzické osoby. Právní úprava (ve znění účinném do 30. 6. 2017) tedy vycházela toliko ze stanovení objektivní a subjektivní lhůty pro zahájení řízení o správním deliktu. Platilo tedy, že jakmile bylo řízení jednou řádně zahájeno, k zániku odpovědnosti již nemohlo dojít. Podmínky citovaného § 43 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích byly v posuzovaném případě splněny. Ke spáchání správních deliktů (přestupků) došlo ve dnech 15. 4. 2016 a 31. 5. 2016 a řízení o nich bylo zahájeno dne 21. 6. 2018, kdy správní orgán I. stupně doručil žalobci příkaz o uložení správního trestu pokuty za oba přestupky. Došlo tak k zachování dvouleté subjektivní lhůty, neboť vážní lístky z vysokorychlostního kontrolního vážení (na základě kterých vzniklo správnímu orgánu I. stupně důvodné podezření ze spáchání protiprávního jednání) obdržel správní orgán I. stupně od KSÚS teprve dne 23. 1. 2018, jakož i k zachování čtyřleté lhůty objektivní. Podle právní úpravy účinné v době spáchání správních deliktů (přestupků) tedy k zániku odpovědnosti žalobce nedošlo.
33. Podle čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod, vyhlášené usnesením předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb. jako součást ústavního pořádku (dále jen „Listina“), 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. Z nálezů Ústavního soudu ze dne 4. 2. 2020, sp. zn. Pl. ÚS 15/19, publikovaného pod č. 54/2020 Sb., a ze dne 16. 6. 2020, sp. zn. Pl. ÚS 4/20, publikovaného pod č. 325/2020 Sb., vyplývá, že pojem trestnosti, užitý v citovaném ustanovení Listiny, je třeba vykládat tak, že zahrnuje i podmínky zániku trestnosti (trestní odpovědnosti), mezi něž se řadí též

otázka promlčení přestupku. K příznivější právní úpravě, třebaže vstoupila v účinnost až po vydání žalobou napadeného rozhodnutí, je soud povinen přihlídnout, a to i bez námítky žalobce (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013-46, č. 3528/2017 Sb. NSS). S ohledem na zmíněný ústavní princip a rovněž podle ustanovení § 112 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky se odpovědnost za dosavadní jiné správní delikty, s výjimkou disciplinárních deliktů, posoudí podle zákona o odpovědnosti za přestupky tehdy, jestliže to je pro pachatele příznivější, i pokud k jednání zakládajícímu odpovědnost došlo přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

34. Správní delikt provozovatele vozidla je s účinností od 1. 7. 2017 přestupkem, přičemž ustanovení § 43 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích bylo novelizováno tak, že tento právní předpis již úpravu promlčení neobsahuje. Na promlčení přestupku se užijí pravidla obsažená v § 30 až § 32 zákona o odpovědnosti za přestupky. Podle § 30 písm. b) zákona o odpovědnosti za přestupky činí promlčecí doba tři roky, jde-li o přestupek, za který zákon stanoví sazbu pokuty, jejíž horní hranice je alespoň 100 000 Kč, což jsou i přestupky žalobce [srov. § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích a výše uvedené rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 1. 2023, č. j. 10 As 70/2021-36, či ze dne 28. 11. 2022, č. j. 2 As 70/2021-35]. Promlčecí doba počíná běžet dnem následujícím po dni spáchání přestupku. Podle § 32 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky se promlčecí doba přerušuje a) oznámením o zahájení řízení o přestupku, b) vydáním rozhodnutí, jímž je obviněný uznán vinným, c) vydáním rozhodnutí o schválení dohody o narovnání; přerušením promlčecí doby počíná promlčecí doba nová. Podle § 32 odst. 3 téhož zákona, byla-li promlčecí doba přerušena a jde-li o přestupek, za který zákon stanoví sazbu pokuty, jejíž horní hranice je alespoň 100 000 Kč, odpovědnost za přestupek zaniká nejpozději 5 let od jeho spáchání.
35. K zániku odpovědnosti za přestupky v posuzované věci nedošlo ani optikou zákona o odpovědnosti za přestupky. Skutky byly spáchány ve dnech 15. 4. 2016 a 31. 5. 2016. Správní orgán I. stupně vydal příkaz dne 20. 6. 2018 a doručil jej žalobci 21. 6. 2018, tedy v průběhu tříleté promlčecí doby dle § 30 písm. b) zákona o odpovědnosti za přestupky. Promlčecí doba se tak dle § 32 odst. 2 písm. a) zákona o odpovědnosti za přestupky oznámením příkazu dne 21. 6. 2018 přerušila (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 4. 2022, č. j. 6 As 305/2021-37, č. 4341/2022 Sb. NSS). Jelikož správní orgán I. stupně oznámil žalobci příkaz v tříleté promlčecí době, došlo k jejímu přerušení a odpovědnost za spáchání přestupků by zanikla nejpozději 5 let od jejich spáchání, tj. v dubnu a květnu 2021. Napadené rozhodnutí však nabylo právní moci již 7. 12. 2018.
36. Protože odpovědnost žalobce za přestupky nezanikla, zabýval se soud důvodností žalobních bodů.
37. Ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích stanovilo, že se právnická nebo podnikající fyzická osoba dopustí správního deliktu (nyní přestupku) tím, že jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu. Takovým zvláštním právním předpisem byla vyhláška o technických podmínkách provozu vozidel.
38. Dle § 43 odst. 1 ve spojení s § 43 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích účinného v době spáchání skutků právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba za správní delikt neodpovídala, jestliže prokázala, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat,

aby porušení právní povinnosti zabránila. Obdobně i dle § 21 odst. 1 ve spojení s § 23 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky (účinného od 1. 7. 2017) platí, že právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba za přestupek neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila.

39. Předně tedy platí, že odpovědnost vznikající na základě § 42b zákona o pozemních komunikacích je odpovědností objektivní. Jde o odpovědnost za následek, tj. bez ohledu na zavinění. Odpovědnosti se lze v takovém případě zprostit pouze tehdy, prokáže-li pachatel naplnění důvodů pro liberaci. Liberační důvody jsou přitom nástrojem, jehož cílem je předejít aplikaci neúměrné tvrdosti zákona. Představují výjimku z principu objektivní odpovědnosti; jejich uplatnění je možné pouze ve výjimečných případech. Osoba, která se chce dovolávat liberačního důvodu, musí prokázat, že provedla všechna technicky možná opatření způsobila účinně zabránit porušení zákona (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 8. 2018, č. j. 9 As 195/2018-27, nebo ze dne 24. 6. 2020, č. j. 2 As 265/2019-30).
40. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 25. 5. 2016, č. j. 7 As 61/2016-34, vyložil, že skutečnost, že byl přepravován sypký materiál, který se během jízdy přesunuje a zatěžuje nápravu vozidla nad hranici největší povolené hmotnosti, sama o sobě nezakládá liberační důvod podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích a nezbavuje provozovatele vozidla odpovědnosti za předmětný správní delikt (přestupek). Pouhé tvrzení o přepravě sypkého materiálu a nemožnosti jeho zajištění během jízdy, bez jakýchkoliv dalších opatření, které by provozovatel učinil v zájmu nepřekročení hmotnostních limitů, nemůže obstát. Rovněž se v citovaném rozsudku ztotožnil s názorem správních orgánů, že porušení právních předpisů lze zabránit např. umístněním vnitřních přepážek zabráňujících pohybu sypkého materiálu, naložením menšího množství nákladu, vybavením vozidla technickým zařízením proti pohybu materiálu, pořízením přenosných nápravových vah či instalací kontrolních vah přímo do vozidla (shodně viz rozsudek téhož soudu ze dne 21. 5. 2018, č. j. 7 As 139/2018-28).
41. Se žalovaným lze souhlasit v tom, že ani případná přeprava sypkého materiálu nezbavuje žalobce coby provozovatele vozidla povinnosti dodržovat mezní hodnoty a s tím spojené odpovědnosti za přestupek. Žalobce netvrdil ani neprokázal, že by v zájmu nepřekročení hmotnostních limitů učinil jakákoli opatření proti posunu nákladu. Již z tohoto důvodu není dán důvod pro zproštění žalobce odpovědnosti. Pouze na okraj soud dodává, že ve správním řízení žalobce tvrdil, že opatřením ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích mělo být poučení jeho zaměstnanců o nutnosti dodržovat mezní limity. Soudy však již opakovaně dospěly k závěru, že řádné a pravidelné školení řidičů je nutno považovat za samozřejmou povinnost provozovatele vozidel, kterou nelze hodnotit jako vynaložení veškerého úsilí dle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015-27, nebo ze dne 24. 6. 2020, č. j. 2 As 265/2019-30) či že se pachatel přestupku nemůže objektivní odpovědnosti za porušení právních předpisů nemůže zbavit odkazem na to, že jeho zaměstnanec pochybil, neboť neuposlechl jeho pokynů (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 6. 2004, č. j. 4 As 4/2003-74).
42. Mezi účastníky je navíc sporné, jaký byl charakter přepravovaného materiálu. Zatímco žalobní argumentace je založena na tom, že byl přepravován sypký materiál, jehož těžiště při pohybu vozidla mohlo měnit svou polohu, žalovaný nemá přepravu sypkého materiálu za prokázanou. Soud dal na základě obsahu správního spisu za pravdu žalovanému.

43. Žalobce poprvé argumentoval sypkou povahou přepravovaného materiálu v odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí, načež byl dne 3. 9. 2018 vyzván k doplnění podkladů k prokázání tohoto tvrzení. Podle přepravního příkazu ze dne 12. 4. 2016, který žalobce na výzvu správního orgánu I. stupně předložil, nákladní vozidlo dne 15. 4. 2016 přepravovalo rostlinné díly. Dle mezinárodního nákladního listu CMR vystaveného v němčině byl náklad označen jako „ANLAGETEILE“, což v překladu znamená *části zařízení*, a pod tímto údajem je odlišným písmem dále uvedeno „GEMÄHTES FUTTER“ (v překladu *mleté krmivo*). Podle přepravního příkazu a mezinárodního nákladního listu CMR týkajících se druhé přepravy byl dne 31. 5. 2016 nákladní vůz naložen plastovým granulátem, který byl však přepravován na paletách a v pytlích (dle označení *bag*). Přestože správní orgán I. stupně informoval žalobce dne 14. 9. 2018 o tom, že takové zboží nelze považovat za kapalný či sypký materiál, jehož těžiště může za pohybu vozidla měnit svou polohu, žalobce ve správním řízení žádný bližší popis přepravovaného nákladu neuvedl ani nepředložil jiné důkazy, které by svědčily ve prospěch jeho tvrzení o sypkém materiálu. Ani v soudním řízení poté, co žalovaný rovněž nepřistoupil na jeho argumentaci, žalobce nepředestřel další vysvětlující tvrzení či důkazy, které by prokazovaly, že vozidlo skutečně převáželo sypký materiál.
44. Aby bylo možné uvažovat o tom, že kontrolní vážení vysokorychlostní váhou nemuselo být dostatečně průkazné, musela by vozidla ve dnech 15. 4. 2016 a 31. 5. 2016 převážet volně ložený sypký náklad, tedy takový, který se choval jako kapalina a při přepravě se mohl vlivem působení setrvačných sil volně pohybovat v ložném prostoru vozidla, a který navíc ani nebylo možné proti pohybu řádně zabezpečit. Že by měl přepravovaný materiál právě popsany charakter, však ve správním ani soudním řízení nevyšlo najevo. Ohledně nákladu rostlinných dílů by teoreticky bylo možné uvažovat o tom, že mohlo jít o sypký materiál. Tomu nicméně neodpovídá obsah mezinárodního nákladního listu CMR, podle něhož šlo o díly zařízení a mleté krmivo, tedy o kombinaci více druhů nákladu. Jelikož žalobce žádnou bližší specifikaci nedodal, bylo by možné jen spekulovat o tom, co bylo skutečným obsahem nákladu, zda šlo o více druhů nákladu, jaký byl poměr váhy dílčích složek či jak byly předměty balené a složeny na návěs. Nelze mít však bez dalšího za to, že šlo o materiál sypký (jakým je např. zrní, obilí, šterk či písek). V případě granulátu se sice o sypký materiál jednat mohlo, avšak s ohledem na jeho uskladnění na paletách a v pytlích, je vyloučeno, že by se v ložném prostoru choval obdobně jako kapalina. Ostatně tomu, že o sypký materiál nešlo, nasvědčuje i skutečnost, že k přepravě byl v obou případech použit oplachtovaný nákladní návěs, který zjevně není k přepravě kapalných či sypkých materiálů určen.
45. Správním orgánům tedy nelze vytýkat, že přepravovaný náklad nepovažovaly za sypký ve smyslu shora uvedeného a že především na základě vážných lístků, jejichž správnost nebyla relevantním způsobem zpochybněna, dospěly k závěru o odpovědnosti žalobce za přestupky dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích.
46. Soud žalobci nedal za pravdu ani v tom, že by správní orgán I. stupně či žalovaný postupoval v této věci v rozporu se svou rozhodovací praxí. Žalobce v tomto kontextu předložil rozhodnutí č. j. MUKOLIN/OD 21716/18-ham, z něhož soud po provedeném dokazování zjistil, že správní orgán I. stupně v jiné žalobcově věci řízení o přestupku zastavil, neboť jízdní souprava (blíže neidentifikovaná) prokazatelně přepravovala „*volně sypaný zinkový granulát a krmivo pro ptáky – zrní (kdy se jedná o sypký materiál, který během přepravy mění své těžiště vlivem překonávání terénních nerovností a dále při brždění*“.

či rozjíždění“, pročež správní orgán I. stupně s ohledem na sdělení ČMI dospěl k závěru, že výsledky vážení nelze použít v žalobcův neprospěch. V žalobcem odkazované věci tedy šlo o skutkově jinou situaci, jelikož se mu podařilo prokázat, že vozidlo převáželo volně ložený sypký náklad. V právě posuzované věci se to však žalobci prokázat nepodařilo, pročež soud nedospěl k závěru, že by správní orgány v rozporu s § 2 odst. 4 správního řádu rozhodovaly ve skutkově shodných případech rozdílně.

47. Žalobci nelze přisvědčit ani v tom, že správní orgány měly postupovat dle sdělení ČMI (popř. dle souvisejícího metodického pokynu žalovaného ze dne 18. 11. 2019), a to již s ohledem na to, že tyto interní dokumenty vycházely z nedostatečného testování vah určených pro vysokorychlostní kontrolní vážení silničních vozidel (jakým bylo i měřidlo CrossWIM Kolín s výrobním číslem 31/2013 – viz štítek tohoto měřidla) u vozidel přepravujících *kapalný*, resp. *plovoucí* náklad, který nelze řádně zabezpečit proti změnám těžiště za pohybu. Vzhledem k tomu, že nelze vzít za prokázané, že žalobce přepravoval kapalný náklad či sypký náklad chovající se podobně jako kapalina, je jeho žalobní výtka ohledně nepoužitelnosti výsledků vážení zcela lichá.
48. Na shora uvedeném nemůže ničeho změnit ani odkaz žalobce na pozdější úpravu dle § 43 odst. 5 věty druhé zákona o pozemních komunikacích. Dle tohoto ustanovení s účinností od 1. 10. 2018 platí, že *řidič* není dále odpovědný za přestupek podle § 42a odst. 4 písm. c) téhož zákona, pokud bylo při kontrolním vážení zjištěno pouze nedodržení hodnot pro rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol stanovených zákonem o silničním provozu a *řidič prokázal*, že byl přepravován pouze sypký materiál, jehož pohybu během přepravy nemohl bez nepřiměřených opatření zabránit. Současně dle § 43 odst. 7 zákona o pozemních komunikacích ve znění účinném od 1. 10. 2018 platí, že vymezení materiálu, který lze považovat za sypký materiál podle odstavce 5, a jeho fyzikálních vlastností stanoví prováděcí právní předpis. Takovým prováděcím předpisem je vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, dle jejíhož § 51e účinného rovněž od 1. 10. 2018 lze za sypký materiál považovat „*seskupení oddělitelných pevných, volně ložených zrn, která se mohou při přepravě vlivem působení setrvačných sil a vibrací volně pohybovat v ložném prostoru vozidla*“. Nejen že tedy § 43 odst. 5 věta druhá zákona o pozemních komunikacích dopadá na řidiče motorového vozidla, a nikoli na jeho provozovatele, jehož odpovědnost je objektivní, ale navíc i řidič musí prokázat přepravu sypkého materiálu, za který se považují volně ložená zrna, jejichž pohybu při přepravě nelze zabránit.
49. Ve vztahu k žalobní argumentaci, podle níž použitá vysokorychlostní váha nefungovala v roce 2016 správně, žalobce blíže nespecifikuje a nedokládá, jaké konkrétní vady funkčnosti měla váha vykazovat a v jakém konkrétním období. Úkolem soudu přitom není za žalobce jeho argumentaci domýšlet a případné nedostatky vážení za něj dohledávat. Soudu je nicméně z jeho vlastní rozhodovací činnosti ve věci sp. zn. 54 A 82/2019 známo, že v roce 2016 stav vozovky (nikoli váhy) v místě měření vykazoval odchylky, jež mohly být v rozporu s opatřením obecné povahy ČMI č. 0111-OOP-C010-10, kterým se stanovují metrologické a technické požadavky na stanovená měřidla, včetně metod zkoušení pro schválení typu a pro ověřování stanovených měřidel: „váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel za pohybu“, což ostatně potvrzuje též žalovaný ve svém vyjádření k žalobě, který uvádí, že za průkazné nebyly považovány hodnoty vysokorychlostního vážení naměřené v době od 19. 8. 2016 do 31. 12. 2016. Zdejší soud však v rozsudku ze dne 27. 1. 2023, č. j. 54 A 82/2019-124, shledal, že ke dni 23. 6. 2016, a

dokonce i ke dni 18. 8. 2016 naměřené hodnoty příčné nerovnosti vozovky vyhovovaly právním předpisům a výše citovanému opatření obecné povahy ČMI. Soudu tak ani s ohledem na skutečnosti jemu známe z rozhodovací činnosti nevznikly žádné pochybnosti ohledně použitelnosti výsledků vážení zachycených na vážních lístcích z vysokorychlostního kontrolního vážení ze dnů 15. 4. 2016 a 31. 5. 2016, které byly pořízeny několik měsíců před obdobím, jež žalovaný s ohledem na zhoršený stav vozovky považoval za problematické. Zejména však žádné takové pochybnosti nezaložila značně vážná žalobní argumentace.

50. Žalobce též namítá porušení § 2 odst. 2 a 3 a § 3 správního řádu či § 125c odst. 1 písm. f) bodu 2 zákona o silničním provozu. Tyto obecné výtky však nelze považovat za samostatné žalobní body ve smyslu § 71 odst. 1 písm. d) s. ř. s., neboť žalobním bodem je konkrétní (tj. ve vztahu k žalobci a k projednávané věci individualizované) skutkové tvrzení doprovázené konkrétní právní argumentací, z nichž plyne, z jakých důvodů považuje žalobce napadené výroky rozhodnutí za nezákonné (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 12. 2005, č. j. 2 Azs 92/2005-58, publikované pod č. 835/2006 Sb. NSS). Závěrečnou pasáž žaloby ohledně porušení právních předpisů proto soud nepovažoval za řádný žalobní bod a blíže se jí nezabýval. Odkaz žalobce na shora uvedené ustanovení zákona o silničním provozu nadto byl zjevně chybný.
51. Soud konečně konstatuje, že vážný lístek obecně lze považovat za dostatečný důkaz pro závěr, že došlo ke spáchání přestupku, pokud je měření provedeno patřičným úředně schváleným přístrojem, dostatečně zdokumentováno (typicky fotodokumentací či obrazovým záznamem z měřicího 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 (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53, nebo rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 27. 1. 2023, č. j. 54 A 82/2019-124). Žalobcova argumentace v této věci přitom nebyla s to věrohodnost a správnost vážních lístků zpochybnit.

Závěr a náklady řízení

52. Vzhledem k tomu, že žalobní body nebyly důvodné a soud nezjistil žádnou vadu, k níž by byl povinen přihlédnout i bez námítky, byla žaloba zamítnuta (§ 78 odst. 7 s. ř. s.).
53. O náhradě nákladů řízení účastníků soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť ve věci neměl úspěch. Žalovaný, který byl naopak plně úspěšný, požadoval přiznat náhradu nákladů řízení. Podle ustálené judikatury správních soudů však lze procesně úspěšnému správnímu orgánu přiznat náhradu pouze takových nákladů řízení, které přesahují rámec jeho běžné úřední činnosti (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2015, č. j. 7 Afs 11/2014-47). Žalovaný netvrdil, že mu vznikly náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti, a ani z obsahu soudního spisu vznik takových nákladů nevyplývá. Soud proto žalovanému právo na náhradu nákladů řízení nepřiznal.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního

soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

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

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů je 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.

Praha 21. března 2023

Mgr. Ing. Petr Šuránek, v. r.
předseda senátu