



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

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

proti
žalovanému: **Krajský úřad Zlínského Kraje**
sídlem třída Tomáše Bati 21, Zlín

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 28. 7. 2020, č. j. KUZZL 40479/2020, sp. zn. KUSP 40479/2020/DOP/Ko,

takto:

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

Odůvodnění:

I. Shrnutí podstaty věci

1. Žalobce se žalobou domáhá zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 28. 7. 2020, č. j. KUZL 40479/2020, sp. zn. KUSP 40479/2020/DOP/Ko, kterým bylo podle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Uherský Brod ze dne 2. 6. 2020, č. j. OS-D/0020/10/19/Vac. Městský úřad rozhodl, že žalobce porušil § 5 odst. 1 písm. b) a § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel (dále jen „vyhláška“) a spáchal tak přestupek podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Za tento přestupek městský úřad uložil žalobci pokutu ve výši 18 000 Kč.
2. Žalobce se přestupku dopustil tím, že:
 - dne 12. 12. 2018 v 13:27, na silnici I/50, v katastrálním území Starý Hrozenkov, na 101,45 km při vstupu do České republiky, provozoval jízdní soupravu složenou ze silničního vozidla tovární značky SCANIA, registrační značky X, a přípojného vozidla, registrační značky X, která při nízkorychlostním kontrolním vážení překročila hodnoty ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Byla překročena největší povolená hmotnost silničního vozidla nejméně o 0,61 t;
 - dne 22. 5. 2019 v 14:27, na silnici I/50, v katastrálním území Starý Hrozenkov, na 101,45 km při vstupu do České republiky, provozoval jízdní soupravu složenou ze silničního vozidla tovární značky SCANIA, registrační značky X, a přípojného vozidla, registrační značky X, která při nízkorychlostním kontrolním vážení překročila hodnoty ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Byla překročena největší povolená hmotnost na druhé (hnačí) nápravě nejméně o 0,12 t a největší povolená hmotnost silničního vozidla nejméně o 1,25 t.
3. Městský úřad projednal jednání žalobce ve společném řízení dle § 88 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Jako nejzávažnější porušení právní povinnosti městský úřad vyhodnotil přestupek při provozování jízdní soupravy dne 22. 5. 2019.

II. Shrnutí procesního postoje žalobce

4. Žalobce namítá, že městský úřad od samého počátku předpokládal jeho odpovědnost za přestupek. Žalobce se snažil prokázat, že plnil svoje povinnosti dopravce a dožadoval se posouzení a vyhodnocení předložených důkazů, na což městský úřad nepřistoupil. Žalobce chtěl kromě nedostatečného určení hmotnosti prokázat také řadu kroků, kterými dbal na to, aby nedošlo k porušení jeho povinností. Správní orgány mu to ale neumožnily. Žalobce přitom po věcné i právní stránce učinil vše, aby předešel porušení zákona. Hodlal prokázat systém objednání, nakládky, kontroly, součinnost odesílatelů, vážení a zaplombování. Nesouhlasí, že by pouze dodal dokumenty bez objasnění důvodů provedení důkazů. Judikatura, kterou správní orgány použily, se pouze typově shoduje s problematikou nákladní dopravy, neodráží však posouzení všech navrhovaných důkazů a jejich vyhodnocení
5. V obou případech šlo o složenou jízdní soupravu, kde se hmotnosti vzájemně přenášejí a hmotnost jednotlivého vozidla lze zjistit pouze při rozpojení, což se v ani jenom případě nestalo. Žalobce uváděl dvě základní okolnosti, které správní orgány nepřijaly. Žalobce

průkazně dokládal, že přijal celou řadu opatření, kterými předcházel možnému porušení. Správní orgány ovšem vyšly v zásadě z nemožnosti tzv. liberačních důvodů. Odmítly se zabývat fyzikální podstatou přenesení (rozložení) hmotnosti z návěsu na tahač, přestože žalobce odkázal na stanovisko Ministerstva dopravy, které vysvětluje nepřesnost v určení hmotnosti jednoho vozidla při spojené soupravě a přenesení hmotnosti přes točnu na tahač jako se stalo v obou případech.

6. Skutkový stav nemohl být dostačujícím pro dovození odpovědnosti žalobce. Žalobce odkazuje na soubor všech opatření, které zahrnovaly dopravně provozní řád, provádění kontrol, součinnost několika osob, spolupůsobení odesilatele, konkrétní možnost řidiče ovlivnit nákladku atd. Žalovaný i přes jednoznačně definované body v celém správním řízení a podaném odvolání, přešel a řádně nevyhodnotil návrhy důkazů detailně rozvedené v podání ve vyjádření po podání odporu a v podaném odvolání proti rozhodnutí městského úřadu. Žalovaný je všechny odmítl. Odpovědnost žalobce posuzoval na principu absolutní odpovědnosti. Možnost prokázání vynaložení veškerého možného úsilí vyloučil. Současně svůj názor však řádně neodůvodnil. Oba správní orgány nezkoumaly všechna pro a proti.
7. V replice žalobce navrhl svědecký výslech řidičů P. N. a L. K. a uvedl, že žalovaný setrvává na své verzi o řádně zjištěném stavu, byť tomu tak nebylo. Činí tak i přes řadu důkazních návrhů, které žalobce neúspěšně učinil.
8. Ze shora uvedených důvodů žalobce navrhuje, aby zdejší soud napadené rozhodnutí zrušil. Na svém procesním postoji setrval po celou dobu řízení před zdejším soudem.

III. Shrnutí procesního postoje žalovaného

9. Žalovaný zdůrazňuje, že relevantní právní úprava má své opodstatnění, které nespočívá pouze v ochraně kvality silnic, ale zabraňuje i ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Přetížené vozidlo má mnohem delší brzdnou dráhu. Při krizových manévrech je nestabilní. Je u něj větší riziko převržení a jeho silně zatížené pneumatiky se mohou roztrhnout. Dokumenty a důkazy, které předkládal žalobce, oba správní orgány řádně vyhodnotily a opřely se přitom o předpisy a judikaturu. Žalobce neprokázal, že vynaložil veškeré úsilí, které bylo po něm možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránil. Jak to chápat v oblasti kontrolního vážení a za jakých okolností by mohlo dojít ke zproštění odpovědnosti, definuje ustálená judikatura. Jako liberační důvod nelze uznat, že provozovatel vozidla neměl možnost zkontrolovat hmotnost náprav, nebo že spoléhal na ujištění odesilatele o tom, že je všechno v pořádku. Nákladní listy, zakázky přepravy, objednávky, či dopravně provozní řád také nevypovídají nic o skutečném naložení jízdní soupravy, její hmotnosti na jednotlivé nápravy, či hmotnosti jednotlivých vozidel a celé jízdní soupravy. Správné naložení vozidla a kontrola jednotlivých hmotností před jízdou není nesplnitelným úkolem. Je pouze na provozovateli, jak tuto svojí povinnost zajistí. Sám žalobce v dopravně provozním řádu uvádí, že je to on, kdo nese odpovědnost za správné naložení zásilky.
10. K argumentu o tom, že se jednalo o jízdní soupravu tahače a návěsu, kde hmotnost obou vozidel nelze zjistit jinak, než rozpojením soupravy, a ke stanovisku Ministerstva dopravy žalovaný uvádí, že i u soupravy tahače a návěsu lze bezesporu zjišťovat a posuzovat hmotnost tahače jako silničního motorového vozidla se dvěma nápravami, které má odpovídající největší povolenou a největší technicky přípustnou hmotnost, udávanou jednak v technickém průkazu a jednak ve vyhlášce. Pokud musí dbát provozovatel na správné

naložení nákladního vozidla, aby nedošlo k jeho přetížení, musí stejně tak v případě tahače dbát na správné naložení přední části návěsu, aby nepřekročil největší povolenou hmotnost tohoto vozidla. Žalovaný shrnuje, že správní orgány zjistily hmotnosti jízdní soupravy řádně a zcela v souladu s právními předpisy, na stanoveném měřidlu, které mělo v době obou kontrolních vážení platné ověření. Už tento fakt je zárukou toho, že řízení stálo na řádně zjištěném stavu věci, díky dokladům o výsledku vážení, které obsahovaly nezbytné náležitosti.

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

IV. Posouzení věci

12. Žaloba byla podána včas (§ 72 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního /dále jen „s. ř. s.“/), osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.), žaloba je přípustná (§ 65, § 68 a § 70 s. ř. s.).
13. Zdejší soud napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s. ř. s.) podle skutkového a právního stavu ke dni rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.) a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
14. Podle § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky hodnoty hmotností na nápravu, skupinu náprav vozidla a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí u jednotlivé hnací nápravy – 11,50 t.
15. Podle § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky hodnoty hmotností vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí u motorových vozidel se dvěma nápravami – 18,00 t.
16. Podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že jako provozovatel vozidla nebo jízdní soupravy provozuje vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu.
17. Podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích jde-li o přestupek podle § 42b odst. 1 písm. s), činí výměra pokuty 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy stanovenou zákonem o silničním provozu. Není-li nejvyšší povolená hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 Kč. Bylo-li zjištěno překročení největší povolené hmotnosti vozidla i jízdní soupravy, určí se výměra pokuty podle největšího překročení. Bylo-li kontrolním vážením zjištěno nedodržení jiné hodnoty nebo podmínky stanovené zákonem o silničním provozu, věty první a druhá se nepoužijí.
18. Podle § 21 odst. 1 přestupkového zákona právnická osoba za přestupek neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila.
19. Zdejší soud nejprve připomíná, že právní úprava s účinností od 1. 1. 2010 začlenila soubor ustanovení týkajících se vážení motorových vozidel (§ 38a až § 38d zákona o pozemních komunikacích) v rámci ochrany pozemních komunikací. Je přitom zřejmé a odůvodnitelné, proč zákonodárce trvá na tom, aby jízdní soupravy pozemní komunikace nepřetěžovaly. Dochází-li k překračování hmotnostních limitů provozovaných vozidel, mohou být v důsledku toho způsobeny závažné následky jak v podobě dopravních nehod, tak poškození

konkrétních pozemních komunikací, apod. Kontrolní vážení se dle zákona o pozemních komunikacích provádí dvěma způsoby, vysokorychlostním a nízkorychlostním. Při obou dochází ke kontrole největší povolené hmotnosti silničního vozidla, největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla a dalších hmotnostních poměrů vozidla.

20. U vysokorychlostního i nízkorychlostního vážení musí používané váhy splňovat metrologické podmínky stanovené právními předpisy. Jedná se především o podmínku metrologické návaznosti, tedy nejvyšší možné přesnosti měření s ohledem na prostředí, ve kterém váhy v praxi fungují. Vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 345/2002 Sb.“), v položce 2.1.3 své přílohy určuje u vah pro vysokorychlostní i nízkorychlostní vážení lhůtu k ověření na jeden rok. Existence ověření se prokazuje ověřovacím listem nebo úřední značkou vydanými Českým metrologickým institutem nebo autorizovaným metrologickým střediskem. Odchylka přesnosti - relativní chyba měření - činí dle uvedené vyhlášky u vysokorychlostního vážení 5 % pro celkovou hmotnost vozidla a 11 % při měření zatížení nápravy.
21. Žalobce vymezil de facto jediný žalobní bod, a to nedostatečné zjištění skutkového stavu. Konkrétně namítal nevyhodnocení návrhů důkazů. Nedostatečné zjištění skutkového stavu dle žalobce znemožnilo, aby bylo postaveno na jisto, zda naplnil liberační důvody.
22. Žalobce vymezil svou obranu ve správním řízení ve stanovisku ze dne 29. 5. 2020 (adresovanému městskému úřadu). Žalobce uvedl, že řidič L. K. podle něho uvedl, že hmotnost nepřekročil. Nemohl to z ničeho zjistit. Náklad byl rovnoměrně rozložen. Nakládku přitom prováděl odesílatel. Doklady od nákladu s rezervou osvědčoval nepřekročení stanovené hmotnosti. Kontrolori na něj vyvíjeli tlak, aby uhradil pokutu 1.000 Kč. Nešlo podle nich postupovat jinak. Nepřipustili vůbec žádný zápis nebo možnost výsledek vážení rozporovat (tato část argumentace se týkala spáchání přestupku dne 12. 12. 2018). Dále žalobce uvedl, že rovněž řidič P. N. vyjádřil ujištění o řádném rozložení nákladu alkoholu. Vše kontrolorům vysvětloval. Sice ho chápali, nicméně nemohli postupovat jinak, než mu dát pokutu. Řidič P. N. nesouhlasil, více než půl hodiny marně argumentoval, ale nenyl mu umožněn žádný zápis (tato část argumentace se tedy týkala spáchání přestupku dne 22. 5. 2019).
23. Žalobce poté odkázal na „Dopravní řád a místní provozní bezpečnostní předpis“, který byl ve vozidlech a je pro jejich osádky závazný. Kontrolní orgány jej nijak nevyhodnotily. Řidiči se sice podepsali bez výhrad, ale stalo se tak po sdělení kontrolorů, ať v daném místě nic neuvádí. Žalobce proto navrhl výsledek obou řidičů a pracovníků odesílatele. Mohli ověřit řádné rozložení a odpovědnost za postup nakládky. Jednotlivé zatížení náprav nemohl ani jeden z řidičů ovlivnit. Není možné přesně zjistit, jaké síly a tlaky působí v přenosu hmotnosti na obě vozidla soupravy. Žalobce považoval za nutné zjistit parametry nakládky a odpovědnost odesílatele, kterého také zavazuje dopravně provozní řád. Žalobce žádal, aby městský úřad vzal v potaz i stanovisko Ministerstva dopravy k problematice vážení soupravy sestávající z motorového vozidla a návěsu, případně další stanoviska ve věci vážení souprav.
24. V odvolání poté žalobce namítal, že městský úřad postupoval formalisticky a nevypořádal se s předloženými důkazními návrhy. Obdobně tedy argumentuje před zdejší soudem proti rozhodnutí žalovaného. Zdejší soud se však se žalobcem neztotožnil.
25. Z rozhodnutí rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 1. 2014, č. j. 5 As 126/2011-68, publikovaného pod č. 3014/2014 Sb. NSS, k problematice zjišťování

skutkového stavu vyplynulo, že navrhopvat důkazy a uplatnit prostředky ke své obraně je výsostné právo osoby, proti níž se řízení vede. K tomuto právu však nelze definovat povinnost správních orgánů všechny navržené důkazy provést. Podle § 52 správního řádu jsou účastníci řízení povinni označit důkazy na podporu svých tvrzení. Správní orgán není důkazními návrhy účastníků vázán, vždy však provede důkazy, které jsou potřebné ke spolehlivému zjištění stavu věci; to platí tím spíše v řízeních, v nichž má být ex officio účastníku uložena povinnost (§ 50 odst. 3, věta druhá, správního řádu). Pokud správní orgán některé z navržených důkazů neprovede, musí přesvědčivě zdůvodnit, proč se tak stalo. Tato úvaha nicméně nesmí být výrazem libovůle správního orgánu; ten je naopak povinen odpovědně vážit, které důkazy je třeba provést, zda je potřebné stav dokazování doplnit a posuzovat důvodnost návrhů stran na doplnění dokazování.

26. Žalovaný (v souladu s městským úřadem) v napadeném rozhodnutí uvedl: „Z předloženého správního spisu bylo zjištěno, že správní orgán rozhodl ve věci na základě dokladů o kontrolním vážení vozidla. S doklady o kontrolním vážení vozidla byl odvolatel seznámen, neboť mu byly zaslány s prvním úkonem ve správním řízení, tedy se zasláním příkazu o uložení pokuty (konkrétně kopie dokladů o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení). Odvolatel byl dále v řízení správním orgánem v souladu s ust. § 36 odst. 3 správního řádu řádně vyzván, aby se seznámil s podklady pro vydání rozhodnutí, a byla mu poskytnuta lhůta k navržení doplnění dokazování. Nízkorychlostní kontrolní vážení bylo provedeno na stacionární silniční nápravové váze typ VM-2.2 v.č. 04/98, výrobce společnost Tenzováhy s.r.o., jejíž platnost a přesnost byla řádně doložena potvrzením o ověření stanoveného měřidla, vydaným Českým metrologickým institutem ze dne 1.11. 2018, s dobou platnosti na jeden rok. Vydaným ověřením stanoveného měřidla je zaručena přesnost vážení, s tím, že samotné vážení je prováděno v součinnosti s PČR UH, čímž je zajišťována regulérnost a zákonnost celého vážení. Z dokladů o kontrolním vážení vozidel bylo zjištěno výše uvedené překročení povolené hmotnosti. Z dokladů o kontrolním vážení vozidel bylo dále zjištěno, že provozovatelem vozidel, u kterých bylo zjištěno porušení právního předpisu, byla dne 12. 12. 2018 v 13.27 hod. a dne 22. 5. 2019 v 14.27 hod. společnost HB FROST. Tímto odvolací správní orgán konstatuje, že přestupky byly spolehlivě zjištěny a prokázány.“
27. Ostatně sám žalobce uvedl v žalobě, že nikdy nezpochybňoval technicky zaznamenané a naměřené hodnoty. V této části je však argumentace žalobce do jisté míry vnitřně rozporná, neboť na druhou stranu uvádí, že se správní orgány odmítly zabývat fyzikální podstatou přenesení hmotnosti z návěsu na tahač, přičemž odkazuje na stanovisko Ministerstva dopravy. Tímto však dle zdejšího soudu žalobce naměřené hodnoty zpochybňuje. Rovněž tak dle zdejšího soudu činil v podaném odvolání: „Pokud by správní orgán dbal zásad řádného a objektivního hodnocení dle platného správního řádu, musel se vedle dalšího vypořádat s tím, zda skutečně byly překročeny hmotnostní limity a pokud ano...“. Žalobce přitom ze zmiňovaného stanoviska dovozoval, že v případě návěsové soupravy nelze při kontrolním vážení přesně určit, co je ještě hmotnost motorového vozidla a co už je hmotnost návěsu, neboť dochází k přenášení hmotnosti přes čep na tahač. De facto žalobce namítal, že v případě kontrolního vážení návěsové soupravy nelze hmotnost motorového vozidla posuzovat.
28. Žalovaný k tomuto tvrzení v prvostupňovém rozhodnutí mj. uvedl: „Ohledně námitky o návěsové soupravě a stanoviska Ministerstva dopravy ze dne 12. 2. 2018, č.j. 37/2018-120-OST/2 odvolací správní orgán uvádí, že souhlasí s argumentací správního orgánu - stanoviska Ministerstva dopravy jsou pro správní orgány doporučující a nikoliv závazná. Jedná se o metodické pokyny, které by měly sjednocovat způsoby výkonu státní správy na svěřeném úseku, a

nikoliv nahrazovat činnost zákonodárce, nebo snad dokonce vyjímát některé situace z působnosti obecně závazného právního předpisu. Navíc odvolací správní orgán považuje toto stanovisko za nesprávné. Argumentace o tom, že vyhláška č. 341/2014 Sb. (nyní vyhláška 209/2018 Sb.) neřeší hmotnost návěsu, ale jen celkovou hmotnost jízdní soupravy je v této souvislosti lichá. Vyhláška sice neřeší hmotnost návěsu (kterou nelze u jízdní soupravy, z povahy konstrukce návěsu, na nápravové váze spolehlivě zjistit), ale bezpochyby obě vyhlášky řeší hmotnost motorového vozidla se dvěma nápravami, přičemž nejvyšší povolená hmotnost tohoto vozidla je 18 tun. Je pochopitelné, že okamžitá hmotnost tažného vozidla v případě návěsové soupravy je tvořena jeho hmotností a také části hmotnosti přípojného vozidla a nákladu, který je v této části naložen. Provozovatel vozidla musí s tímto navýšením hmotnosti počítat a učinit opatření, aby nedošlo k přetížení tohoto tažného vozidla, např. správnou nakládkou a kontrolou hmotnosti jednotlivých vozidel soupravy a náprav před jízdou. Tažné vozidlo slouží pro přepravu nákladu stejně jako jakékoliv jiné nákladní vozidlo, liší se pouze tím, že náklad na něm není naložen přímo, ale prostřednictvím přední části přípojného vozidla. Tak, jak provozovatel musí dbát na správné naložení nákladního vozidla, aby nedošlo k jeho přetížení, musí v případě tahače dbát na správné naložení přední části návěsu.“

29. Zdejší soud se s argumentací správních orgánů zcela ztotožňuje. Z výše uvedené naopak vyplývá, že nelze souhlasit se žalobcem, že se správní orgány odmítly zabývat fyzikální podstatou přenesení (rozložení) hmotnosti z návěsu na tahač. Správní orgány se námitkou žalobce řádně zabývaly a správně se vypořádaly rovněž s existencí stanoviska Ministerstva dopravy a jeho závazností pro správní orgány. Nic na tom nemění, že Krajský úřad Ústeckého kraje v rozhodnutí ze dne 3. 7. 2019 v souladu s tímto stanoviskem postupoval. Toto rozhodnutí přitom nemohlo v žalobci vyvolat ani oprávněné očekávání, že bude v souladu se stanoviskem postupovat i žalovaný. Předně je toto rozhodnutí adresováno zcela jinému subjektu, je vydáno odlišným správním orgánem a jedná se rozhodnutí jediné.
30. Nadto se argumentace žalobce nijak nedotýká § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky. Zde je zcela jasně stanoveno, že největší povolená hmotnost u jednotlivé hnací nápravy je 11,5 t. V posuzované věci byla hmotnost na takovou nápravu (tj. nápravu č. 2) 11,62 t. To, že byla daná náprava přetížena, je zřejmé. Ve své podstatě argumentace žalobce míří pouze k § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky. V daném ustanovení je stanoveno, že největší povolená hmotnost u motorových vozidel se dvěma nápravami je 18 t, žalobce se tak domnívá, že v případě kontrolního vážení návěsové soupravy nelze hmotnost „samotného“ motorového vozidla přesně určit. Zdejší soud pouze připomíná, že hmotnost motorového vozidla v posuzované věci byla 19,25 t.
31. Zdejší soud tak přisvědčit argumentaci žalobce nemohl. Je zřejmé, že u vysokorychlostního vážení k rozpojení vozidel jízdní soupravy nedochází, neboť při něm není jízdní souprava odkloněna z provozu. Změření jízdní soupravy během provozu, tj. za jízdy, vylučuje její rozpojení. U nízkorychlostního vážení by pak bylo rozpojení soupravy teoreticky možné. Ale takový postup by byl dle zdejšího soudu proti smyslu a účelu zákona. Jen stěží si lze představit, že by v případě rozpojení mohlo motorové vozidlo, jehož provozní hmotnost je dle spisového materiálu 8 628 kg, překročit samo o sobě hmotnost 18 t. Předmětné ustanovení by se stalo de facto neaplikovatelným. Je zřejmé, že v momentu připojení návěsu k motorovému vozidlu (tahači) se zatížení, resp. hmotnost tahače zvýší. Nesmí však přesáhnout 18 t. Právě z tohoto důvodu je nutné posuzovat hmotnost motorového vozidla v návěsové soupravě bez rozpojení, neboť jen tímto způsobem lze zjistit skutečné zatížení motorového vozidla v reálném silničním provozu.

32. Závěr zdejšího soudu má rovněž oporu v judikatuře; v rozsudku Krajského soudu Ústí nad Labem ze dne 22. 10. 2019, č. j. 15 A 156/2016-37, který pojednává právě o návěsové soupravě, soud dovodil, že i u této soupravy postačí překročení povolené hmotnosti tahače, aby došlo k naplnění skutkové podstaty správního deliktu. Obdobně věc řešil i Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 18. 4. 2018, č. j. 10 As 138/2016-73, který právě zdůrazňoval, že překrytí návěsu s tahačem logicky musí vést k tomu, aby bylo hodnoceno zatížení jednotlivých náprav vozidla.
33. Žalovaný pak správně upozornil na to, že provozovatel musí v případě tahače dbát na správné naložení přední části návěsu. V posuzované věci byla okamžitá hmotnost celé soupravy 39,62 t, přičemž nejvyšší povolená hmotnost jízdní soupravy je 48 t. Problém tak v posuzované věci zřejmě spočíval v tom, že si řidič nechal naložit veškerý náklad právě na přední část návěsu.
34. V tomto ohledu lze rovněž odkázat na závěr, který učinil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 15. 12. 2016, č. j. 5 As 118/2016-24, dle kterého *„Zájem společnosti na ochraně stavu pozemních komunikací a bezpečnosti provozu stojí vždy výše než fakt, že důsledky např. nekontrolovaného posunu nákladu půjdou k tíži provozovatele vozidla nebo řidiče. Náklad na vozidle musí být odpovídajícím způsobem zajištěn, zejména tak, aby nedošlo k překročení jak maximální přípustné hmotnosti vozidla, tak i maximální přípustné hmotnosti na nápravu vozidla. Nelze-li takového stavu dosáhnout a garantovat jej i během celé přepravy, pak nezbyvá, než takový náklad po pozemní komunikaci buď nepřepřevážet vůbec, nebo jej při splnění zákonných podmínek realizovat formou povolení zvláštního užívání pozemní komunikace.“* Tento závěr je analogicky aplikovatelný i na posuzovanou věc.
35. Co se týče žalobcem přijatých opatření, tj. namítaných liberačních důvodů, odkazuje zdejší soud na str. 6-8 napadaného rozhodnutí. V této pasáži se žalovaný zabýval všemi návrhy důkazů žalobce. Z této pasáže napadeného rozhodnutí rovněž vyplývá, proč dané důkazy považoval žalovaný za nadbytečné.
36. Zdejší soud dodává, že ani jedna se skutečností, které žalobce namítal a které chtěl prokázat navrženými důkazy, nemohla představovat liberační důvod ve smyslu § 21 odst. 1 přestupkového zákona. To ostatně vyplývá z rozsudku Krajského soudu v Plzni ze dne ze dne 29. 8. 2014, č. j. 57 A 34/2013-51, ve kterém je uvedeno: *„Vzhledem k obsahu dalších žalobcem uplatněných námitek krajský soud považuje za nutné dále konstatovat, že v souladu s § 38a odst. 5 zákona o pozemních komunikacích zahrnuje nízkorychlostní vážení nejen kontrolu nejvyšší povolené hmotnosti silničního vozidla, ale také kontrolu nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla, a kontrolu nejvyšších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav. Pokud tedy žalobce v podané žalobě uvedl, že si je „vědom hmotnostních a dalších mezních limitů, které musí splňovat každé vozidlo při provozu na pozemních komunikacích“, pak mu nepochybně muselo být zřejmé, že pokud v průběhu přepravy dojde k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení, nebude předmětem této kontroly pouze nejvyšší povolená hmotnost vozidla, kterou žalobce (jak sám uvedl) je schopen po nakládce zkontrolovat, ale že dojde také ke kontrole nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu a skupinu náprav, jakož i ke kontrole dalších stanovených veličin. (...) Pokud by tedy vynaložené úsilí žalobce mělo být hodnoceno jako veškeré úsilí, které na něm bylo možno požadovat, pak by se žalobce musel pokusit zajistit každou jednotlivou podmínku výše uvedeného ustanovení, přičemž jednou z možností by bylo např. vlastnictví přenosných nápravových vah, nebo případná instalace kontrolních vah přímo do vozidla tak, aby řidič mohl být přesně informován o jeho celkovém zatížení, jakož i o zatížení jednotlivých náprav a skupiny náprav a tím také o dodržení*

příslušných právních předpisů. V důsledku toho by pak byl i schopen reagovat na situace, kdy v průběhu přepravy dojde k posunům u převáženého sypkého materiálu. K těmto opatřením však žalobce v daném případě nepřistoupil, a tedy se nemůže odvolávat na vynaložení veškerého svého úsilí, pokud vozidla (resp. jízdní soupravy), která provozuje, nevybavil systémem umožňujícím provádění měření zatížení jednotlivých náprav a celého vozidla, a taktéž jej odpovědnosti nemůže zprostit argumentace běžnou praxí v silniční dopravě. V opačném případě by totiž předmětná právní úprava byla zbavena svého smyslu, čímž by došlo k výraznému oslabení ochrany zájmy na bezpečnosti silničního provozu, tak i na šetrném využívání pozemních komunikací. (...) Váha jízdní soupravy, vozidla jako takového a zatížení jednotlivých náprav jsou samostatnými veličinami, kterými je nutno se zabývat nezávisle na sobě; přihlížet je nutno také k charakteru převáženého materiálu či způsobu jeho uložení při nakládce, přičemž záleží pouze na žalobci, jakým způsobem v takových případech zabezpečí dodržování právních předpisů. Ani nenaložením maximální váhy jízdní soupravy nebo vozidla se tedy žalobce nemohl své odpovědnosti zprostit, neboť z výše uvedených důvodů (tj. bez realizace výše označení opatření) tuto skutečnost nebylo možno pokládat za vynaložení veškerého úsilí žalobce. Ani s těmito žalobními námitkami se proto krajský soud neztotožnil. (...) Stejně tak poukazy žalobce na skutečnost, že řádně a pravidelně školí své zaměstnance (řidiče) nelze dle krajského soudu (ve shodě se závěry žalovaného) hodnotit jako vynaložení veškerého úsilí, které by na žalobci bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránil. Krajský soud v této souvislosti uvádí, že pokud žalobce svým zaměstnancům poskytuje školení ze znalosti příslušných právních předpisů a v pravidelných intervalech je z těchto znalostí přezkřuje a tyto znalosti prověřuje, je nutno tuto skutečnost pokládat za samozřejmou povinnost žalobce, k níž ho právní předpisy zavazují.“ S těmito závěry se zdejší soud zcela ztotožňuje.

37. Žalobcem navrhované důkazy (nákladní list, dodací list, identifikace zboží, objednávka přepravy, výslech pracovníků odesílatele, výslech kontrolních pracovníků) se nijak netýkaly toho, že by on jako provozovatel vynaložil nějaké úsilí (natož veškeré úsilí, které bylo možno požadovat), aby k překročení hmotnostních limitů nedošlo. Navrhované důkazy tak byly nadbytečné, a proto je nebylo třeba provádět.
38. Nebylo třeba vyslyšet ani řidiče, jak požadoval žalobce. Průběh nakládky zboží, sdělení policistů při vážení ani rozložení hmotnosti nákladu podle názoru řidičů totiž nebylo pro rozhodnutí ve věci podstatné. Dopravně provozním řádem žalobce soud nedokazoval, neboť ten je součástí správního spisu. Účastnický výslech žalobcova jednatele soud nepovažoval za nutný, neboť vše, co žalobce ústy svého jednatele hodlal sdělit, mohl napsat do žaloby či sdělit prostřednictvím svého zástupce.
39. Soud tak neshledal žádný z uplatněných žalobních bodů důvodným a nad rámec těchto uplatněných žalobních bodů nezjistil žádnou vadu, jež by atakovala zákonnost napadeného rozhodnutí a k níž by musel přihlížet z úřední povinnosti. Soud tedy žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

V. Náklady řízení

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

Poučení:

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

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

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

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

Brno dne 8.7.2022

Petr Šebek v.r.
předseda senátu