ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedy Mgr. Ing. Petra Šuránka a soudců Mgr. Martiny Kotouček Mikoláškové a JUDr. Bc. Kryštofa Horna ve věci

žalobkyně: **AŠ MVL, s. r. o.**, IČO: 02390779
sídlem Východní 213, 289 31 Bohnice

zastoupená advokátem JUDr. Martinem Hádkem
sídlem Bartošova 1224/18, 750 02 Přerov

proti

žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 8. 2022, č. j. 095921/2022/KUSK-DOP/Hav,

takto:

I. Žaloba se zamítá.

II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

Vymezení věci

1. Rozhodnutím Městského úřadu Kolín (dále jen „městský úřad“) ze dne 2. 9. 2021, č. j. MUKOLIN/OD 82665/21-kuti (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“), městský úřad uznal žalobkyni vinnou ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 217/2022 Sb. (dále jen

„zákon o pozemních komunikacích“). Přestupku se měla žalobkyně dopustit tím, že dne 22. 6. 2021 v 13:49 na pozemní komunikaci p. č. XA, XB, k. ú. Kolín-Sendražice, ul. Ovčárecká, ve směru jízdy na obec Ovčáry, provozovala motorové vozidlo tov. zn. X, reg. zn. X, s přípojným vozidlem reg. zn. X, u něhož bylo vysokorychlostním kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot stanovených v § 5 odst. 1 písm. b) a § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění účinném do 31. 12. 2022 (dále jen „vyhláška č. 209/2018 Sb.“), jež je prováděcí vyhláškou k zákonu č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 217/2022 Sb. (dále jen „zákon o silničním provozu“). Žalobkyně překročila největší povolenou hmotnost nápravy č. 2 (největší povolená hmotnost 11 500 kg, naměřená hmotnost před odpočtem 14 178 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 12 618 kg, hmotnost překročena o 1 118 kg) a největší povolenou hmotnost motorového vozidla (největší povolená hmotnost 18 000 kg, naměřená hmotnost před odpočtem 22 204 kg, naměřená hmotnost po odpočtu 19 761 kg, hmotnost překročena o 1 761 kg). Městský úřad uložil žalobkyni pokutu ve výši 18 000 Kč a povinnost uhradit náhradu nákladů řízení ve výši 1 000 Kč.

2. Shora uvedeným rozhodnutím žalovaného (dále jen „napadené rozhodnutí“) žalovaný zamítl odvolání žalobkyně a potvrdil prvostupňové rozhodnutí.

3. Žalobou podle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) se žalobkyně domáhá zrušení napadeného rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost a nezákonnost.

Obsah žaloby

4. Za prvé žalobkyně namítla nepřezkoumatelnost. Výrok prvostupňového rozhodnutí neobsahuje odkaz na ustanovení, které je kladeno žalobkyni za vinu. Ve výroku je uvedena pouze skutková podstata přestupku s odkazem na § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. Napadené rozhodnutí je nesrozumitelné, neboť obsahuje chybu v měsíci i roce. Napadené rozhodnutí bylo vydáno dne 2. 9. 2021 o skutku ze dne 22. 6. 2021. Napadené rozhodnutí je však datováno 3. 8. 2020, tedy ještě před spácháním skutku.

5. Za druhé žalobkyně namítla porušení § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění zákona č. 403/2020 Sb. (dále jen „správní řád“). Správní orgány jí totiž neumožnily vyjádřit se před vydáním rozhodnutí o odvolání k podkladům rozhodnutí. Správní orgány nesprávně vyhodnotily řádné a odůvodněné omluvy jednatele žalobkyně (pracovní neschopnost, dlouhodobá dovolená). Tím byla porušena zásada předvídatelnosti správního rozhodnutí, neboť omluvy jsou běžně akceptovány.

6. Za třetí žalobkyně namítla, že bylo nesprávně a nezákonně rozhodnuto o námitce podjatosti žalovaného. Žalobkyně ji uplatnila při jednání u městského úřadu i v odvolání. Žalovaný pochybil, neboť námitka měla být posouzena nadřízeným správním orgánem podle § 14 odst. 3 správního řádu.

7. Za čtvrté správní orgány nezjistily správně skutkový stav věci. Správní orgány chybně posoudily vliv zvednuté třetí nápravy, která se dle výrobce automaticky zvedá při hmotnosti nákladu nižší než 15 000 kg (podle transportního listu 14 572 kg). Po provedené vykládce byla hmotnost nákladu podle transportního listu 14 572 kg. Připočte-li se provozní hmotnost tahače 8 297 kg a provozní hmotnost návěsu 7 905 kg, byla před vážením hmotnost připadající na nápravu *(správně patrně na jízdní soupravu, pozn. soudu)* před

odpočtem 32 408 kg, tedy hmotnost o 1 634 kg vyšší než prokazatelná skutečná okamžitá hmotnost soupravy s nákladem. Tento rozdíl ve vážení představuje nejasnost, která v řízení nebyla odstraněna. *„Navážená okamžitá hmotnost připadající na nápravu (před odpočtem) a skutečnou hmotností soupravy s nákladem vykázala rozdíl o 1 634 kg do plusových hodnot. Sankcionováno je pak fakticky překročení hmotnosti o 1 118 kg.“* Náprava č. 2 byla zatížena návěsem, ale je *„brána do úvahy pouze povolená hmotnost na nápravu tahače návěsů, uvedená v TP zde 11 500 kg.“* Zvážená hmotnost připadající na nápravu č. 2 je přitom ve značném nepoměru k ostatním váženým nápravám. Zjištěný rozdíl ve vážení je dostatečným důkazem o tom, že žalobkyně není odpovědná za překročení váhových limitů. Z vážení hmotnosti náprav nadto nelze dovozovat maximální povolenou hmotnost jízdní soupravy jako celku.

8. Za páté namítla, že chybí materiální stránka přestupku. Řada společností, včetně žalobkyně, na hranici únosnosti pokračuje v podnikání *„a řeší doslova každou korunu“*. Byly naplněny okolnosti zvláštního zřetele hodné vylučující materiální znak přestupku. Hmotnost na nápravě č. 2 byla překročena pouze nepatrně, třetí náprava byla zvednuta, další dvě nápravy byly zatíženy zhruba v polovině limitu a celková hmotnost jízdní soupravy nebyla vůbec překročena. Řidič žalobkyně přitom nemohl ověřit hmotnost zásilky jinak než z dokladů, které mu na nakládce předal odesílatel podle § 42b odst. 1 písm. x) zákona o pozemních komunikacích.

9. Za šesté správní orgány nesprávně zhodnotily liberační důvody a nesprávně odkázaly na § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu. Žalobkyně prokázala, že vynaložila veškeré úsilí, aby zabránila porušení povinnosti. Po provozovateli vozidla nelze spravedlivě požadovat, aby při vykládání zboží (ovoce, mražené zboží) na jednotlivých zastávkách zajistil, že na ložné ploše vozu bude zboží rozmístěno tak, aby během jízdy nedošlo k nepatrnému překročení zatížení na jednu nápravu. Celková hmotnost jízdní soupravy, její části ani nákladu nebyla překročena. Postih za přestupek je za daných okolností nepřiměřený.

10. Za sedmé namítla, že dochází k diskriminaci a neodůvodněnému zvýhodňování některých přestupců. Nejsou postižena vozidla, u nichž nelze zajistit náklad proti změnám těžiště za pohybu vozidla (viz potvrzení o ověření měřidla). Přepravci sypkých materiálu jsou tak neoprávněně zvýhodněni. Přestupkově stíháni nejsou ani zahraniční provozovatelé, neboť je nelze identifikovat.

Obsah vyjádření žalovaného

11. Žalovaný ve vyjádření k žalobě navrhl žalobu zamítnout. Uvedl, že žalobkyně pouze opakuje odvolací námitky. K datu vydání napadeného rozhodnutí uvedl, že se jedná pouze o chybu v psaní. Z čísla jednacího je nesporné, že má za lomítkem rok 2022. Žalobkyně se mohla vyjádřit k podkladům písemně. K seznámení se s poklady se nemusel dostavit pouze jeden z jednatelů. Po odvolání žalobkyně byla vydána celá řada výzev k seznámení se s poklady. Námitku podjatosti žalovaný dostatečně vypořádal v napadeném rozhodnutí. Žalobkyně nezpochybnila správnost měření ani neprokázala, že by certifikované měřidlo nesplňovalo předepsané požadavky. Skutkovou podstatu přestupku žalobkyně napadá pouze obecně. Žalobkyně neprokázala žádné liberační důvody, např. využití přepážky bránící pohybu sypkého nákladu, nebo přelévání kapaliny (viz § 10 odst. 3 a § 52 odst. 2 zákona o silničním provozu).

Splnění procesních podmínek

12. Žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou a proti rozhodnutí, proti kterému je žaloba přípustná. Soud vycházel při přezkumu žalobou napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.). Napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů, jimiž je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.). Vady, k nimž by byl povinen přihlédnout z moci úřední, soud neshledal.

13. Ve věci soud rozhodl bez nařízení jednání, neboť se účastníci ve stanovené lhůtě nevyjádřili a jejich souhlas se tak presumuje podle § 51 odst. 1 s. ř. s. Dokazování soud neprováděl, neboť žalobkyně navrhovala k důkazu listiny, které jsou součástí správního spisu, a správním spisem se dokazování neprovádí.

Skutečnosti vyplývající ze správního spisu

14. Ze správního spisu soud zjistil, že dne 1. 7. 2021 městský úřad oznámil žalobkyni podezření ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. Žalobkyně jako provozovatelka motorového vozidla reg. zn. X provozovala vozidlo, které překročilo hodnoty stanovené § 5 vyhlášky č. 209/2018 Sb. při vysokorychlostním kontrolním vážení dne 22. 6. 2021 v 13:49 na pozemní komunikaci v obci Kolín-Sendražice, na silnici parc. č. XA, XB, k. ú. Sendražice-Kolín, ul. Ovčárecká, ve směru jízdy na Ovčáry.

15. Přílohou oznámení jsou mj. potvrzení o ověření stanoveného měřidla ze dne 30. 9. 2020, doklad o vážení a vážní lístek z vysokorychlostního kontrolního vážení vozidla reg. zn. X a přípojného vozidla reg. zn. X společně s fotodokumentací jízdní soupravy. Z vážního lístku soud zjistil tyto hodnoty:

Okamžitá hmotnost připadající **na nápravu** (odpočet 11 %)			Největší povolená hmotnost	Překročeno o
	č. 1	7 143 kg (před odpočtem 8 026 kg)	10 000 kg	0 kg
	č. 2	**12 618 kg (před odpočtem 14 178 kg)**	**11 500 kg**	**1 118 kg (9,72%)**
	č. 3	4 479 kg (před odpočtem 5 033 kg)	10 000 kg	0 kg
	č. 4	4 602 kg (před odpočtem 5 171 kg)	10 000 kg	0 kg
Okamžitá hmotnost připadající **na skupinu nápravy** (odpočet 11%)				
	č. 3, 4	9 081 kg (před odpočtem 10 204 kg)	18 000 kg	0 kg
Okamžitá hmotnost **motorového vozidla** (odpočet 11 %)				
		19 761 kg (před odpočtem 22 204 kg)	**18 000 kg**	**1 761 kg (9,78%)**
Okamžitá hmotnost jízdní soupravy (odpočet 5 %)				
		30 787 kg	48 000 kg	0 kg

16. Dne 7. 7. 2021 vydal městský úřad příkaz, kterým uznal žalobkyni vinnou ze spáchání shora uvedeného přestupku a uložil pokutu ve výši 18 000 Kč. Proti příkazu podala žalobkyně odpor.

17. Dne 17. 8. 2021 zástupce žalobkyně (jednatel společnosti) nahlédnul do spisu a k věci se vyjádřil. Žalobkyně předložila správnímu orgánu záznam o provozu vozidla, transportní list, technický průkaz tahače a návěsu, výpis GPS a později doplnila čestné prohlášení řidiče o správném naložení nákladu.

18. Dne 2. 9. 2021 vydal městský úřad prvostupňové rozhodnutí tak, jak je uvedeno v bodu 1 tohoto rozsudku. Žalobkyně se proti němu odvolala dne 21. 9. 2021. Odvolání doplnila dne 24. 10. 2021. Odvolací námitky jsou v zásadě totožné jako námitky uplatněné v žalobě. Městský úřad opakovaně vyzýval žalobkyni k seznámení se s podklady ve spisu (k tomu srov. níže). Dne 17. 1. 2022 městský úřad předal spis žalovanému. Žalovaný zamítl odvolání a prvostupňové rozhodnutí potvrdil. V hlavičce napadeného rozhodnutí je datum 3. 8. 2020, v doložce elektronického podpisu je datum 3. 8. 2022.

Posouzení žaloby soudem

Napadené rozhodnutí není nepřezkoumatelné ani nesrozumitelné

19. Námitka žalobkyně, že výrok prvostupňového rozhodnutí je nepřezkoumatelný, je nedůvodná.

20. Jak ostatně uvedla i žalobkyně, ve výroku prvostupňového rozhodnutí je uvedena skutková podstata přestupku s odkazem na § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. Podle tohoto ustanovení se právnická osoba dopustí přestupku tím, že jako provozovatel vozidla nebo jízdní soupravy provozuje vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu. Skutková podstata přestupku, který je žalobkyni kladen za vinu, tedy jednoznačně vyplývá z odkazu na toto ustanovení zákona o pozemních komunikacích.

21. Ve výroku je dále specifikováno, jaké limitní hodnoty žalobkyně překročila s odkazem na § 5 odst. 1 písm. b) a odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb. Ve výroku je rovněž rozvedeno, které konkrétní hodnoty byly překročeny (hmotnost nápravy č. 2 a motorového vozidla; viz bod 1 tohoto rozsudku). Ve výroku jsou tedy uvedena veškerá ustanovení tvořící skutkovou podstatu přestupku a též z výroku vyplývají konkrétní limitní hodnoty i rozsah jejich překročení. Z výroku je tedy seznatelné, jaké protiprávní jednání je žalobkyni kladeno za vinu a jakého přestupku se tímto jednáním dopustila. Není povinností správního orgánu, aby uváděl výčet všech ustanovení, která aplikoval při posouzení přestupkové odpovědnosti. Na další relevantní ustanovení odkázal městský úřad řádně v odůvodnění [např. § 10 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu, § 38a odst. 1 a § 38d odst. 1 zákona o pozemních komunikacích].

22. Dle žalobkyně má být napadené rozhodnutí nesrozumitelné kvůli chybě v datu vydání rozhodnutí. Je sice pravdou, že v hlavičce napadeného rozhodnutí je uvedeno datum *3. 8. 2020*, jedná se však o zjevnou chybu v psaní. Dle doložky o elektronickém podpisu vyplývá, že příslušný úředník odboru dopravy podepsal napadené rozhodnutí dne *3. 8. 2022*. Je nadto zcela zřejmé, že žalovaný nemohl rozhodovat před samotným spácháním přestupku dne 22. 6. 2021, jak ostatně uvedla i žalobkyně. Zjevné formální chyby nezakládají

nezákonnost rozhodnutí, která by byla důvodem pro zrušení napadeného rozhodnutí ve správním soudnictví, ale postačí je opravit cestou opravného rozhodnutí.

Správní orgány neporušily § 36 odst. 3 správního řádu

23. Námitka žalobkyně, že jí správní orgány upřely právo vyjádřit se k podkladům rozhodnutí v odvolacím řízení, rovněž není důvodná.

24. Podle § 36 odst. 3 správního řádu platí, že nestanoví-li zákon jinak, musí být účastníkům před vydáním rozhodnutí ve věci dána možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí.

25. V odvolacím řízení se uplatní § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu, podle kterého platí, že jestliže odvolací správní orgán dojde k závěru, že napadené rozhodnutí je v rozporu s právními předpisy nebo že je nesprávné, prvostupňové rozhodnutí může změnit; **podle § 36 odst. 3 se postupuje, pouze pokud jde o podklady rozhodnutí nově pořízené odvolacím správním orgánem** (zvýraznění doplnil soud).

26. Z uvedeného vyplývá, že pokud odvolací správní orgán nepořizuje nové podklady rozhodnutí, nemá povinnost vyzvat účastníka k vyjádření se k podkladům rozhodnutí (to platí pro celé odvolací řízení, nikoliv pouze při změně prvostupňového rozhodnutí). Zároveň je nutné doplnit, že ne každý dokument obsažený ve spise je podkladem rozhodnutí ve věci, k němuž má účastník řízení právo se podle § 36 odst. 3 správního řádu vyjádřit. Příkladem je např. stanovisko prvostupňového orgánu k odvolání účastníka řízení podle § 88 odst. 1 správního řádu, protože toto stanovisko je pouze právním názorem příslušného prvostupňového správního orgánu k odvolání účastníka řízení, kterým příslušný odvolací správní orgán není vázán a nemusí k němu ani přihlížet, protože si o věci učiní úsudek sám (VEDRAL, Josef. Správní řád. Komentář. II. vydání, Praha: Bova polygon. 2012, str. 404-405).

27. Ze správního spisu soud zjistil, že dne 21. 9. 2021 žalobkyně podala blanketní odvolání, které doplnila dne 24. 10. 2021. Poté dne 26. 10. 2021 založil městský úřad do správního spisu své vyjádření k odvolání. Městský úřad ve vyjádření odkázal na výsledky přezkoušení měřidla a protokol o měření ze dne 1. 10. 2021 od Krajské správy a údržby silnic z jiné přestupkové věci. Obě tyto listiny také založil do správního spisu.

28. Téhož dne, tj. 26. 10. 2021, městský úřad vyrozuměl žalobkyni o možnosti seznámit se s podklady rozhodnutí do 5 dnů (doručeno fikcí dne 5. 11. 2021). Dne 11. 11. 2021 jednatel žalobkyně V. H. požádal o stanovení termínu nahlížení a navrhl termíny 15. 11. 2021, 16. 11. 2021 či 18. 11. 2021. Dne 12. 11. 2021 městský úřad sdělil žalobkyni, že lze nahlédnout do spisu od 23. 11. 2021 do 25. 11. 2021, nejdříve dne 22. 11. 2021. Žalobkyně na výzvu nereagovala a práva nevyužila.

29. Dne 1. 12. 2021 městský úřad podruhé vyrozuměl žalobkyni o možnosti seznámit se s podklady rozhodnutí do 5 dnů od doručení vyrozumění (doručeno dne 7. 12. 2021). Dne 8. 12. 2021 jednatel žalobkyně V. H. požádal o prodloužení možnosti seznámit se s podklady rozhodnutí na leden 2022 z důvodu jeho nemoci. K žádosti přiložil potvrzení o dočasné pracovní neschopnosti.

30. Dne 5. 1. 2022 městský úřad potřetí vyrozuměl žalobkyni o možnosti seznámit se s poklady rozhodnutí do 5 dnů od doručení vyrozumění (doručeno fikcí dne 15. 1. 2022). Dne 16. 1. 2022 jednatel žalobkyně V. H. požádal znovu o prodloužení možnosti seznámit se s poklady rozhodnutí do února 2022, neboť v lednu bude na dovolené mimo EU a k žádosti doložil letenku.

31. Dne 17. 1. 2022 městský úřad sdělil žalobkyni, že již nevyhověl žádosti o odložení termínu, neboť dovolená jednatele není relevantním důvodem. Žalobkyně byla řádně poučena, že se může nechat zastoupit zmocněncem. Téhož dne městský úřad předložil spis žalovanému. Žalovaný žádné podklady do správního spisu nedoplnil. V napadeném rozhodnutí se žalovaný nijak nezabýval listinami, které městský úřad doplnil do spisu (výsledkem měření a protokolem z měření ze dne 1. 10. 2021).

32. Předně soud uvádí, že nebylo úkolem městského úřadu vyzývat žalobkyni k vyjádření se k podkladům rozhodnutí. Je to totiž odvolací orgán, který může doplnit dokazování v odvolacím řízení, nikoliv prvostupňový orgán. Městský úřad však přesto proaktivně opakovaně vyzýval žalobkyni k seznámení se s podklady a vyhovoval jejím dalším požadavkům na prodloužení lhůty k seznámení se s obsahem spisu. Městský úřad přitom tímto postupem porušil § 88 odst. 1 správního řádu, neboť mu již (mnohonásobně) uplynula lhůta k předání spisu se stanoviskem nadřízenému správnímu orgánu. Nečinnost městského úřadu však nezakládá nezákonnost následného rozhodnutí správního orgánu (což žalobkyně ostatně ani nenamítala).

33. Žalovaný přitom neměl povinnost vyzvat žalobkyni k možnosti vyjádřit se k podkladům rozhodnutí podle § 36 odst. 3 správního řádu. Jak vyplývá z výše uvedené rekapitulace, žalovaný totiž žádné dokazování neprováděl a žádné podklady k rozhodnutí nově nepořizoval. Žalovaný neprovedl dokazování listinami, které připojil ke svému vyjádření městský úřad (výsledky přezkoušení měřidla a protokol o měření ze dne 1. 10. 2021), a ani z nich při posouzení odvolání nevycházel. Vyjádření městského úřadu k odvolání je pouze jeho právním názorem a nemusí být účastníkům předložen k nahlédnutí.

34. Správní orgány tedy neporušily § 36 odst. 3 správního řádu, jak tvrdí žalobkyně. Naopak jí správní orgány poskytly více procesních práv, než jí náleželo.

Námitka podjatosti byla opožděná a zjevně nedůvodná

35. Dále se soud zabýval tvrzenou námitkou podjatosti. Dospěl k závěru, že postup žalovaného ve vztahu k posouzení námitky podjatosti nepředstavoval procesní vadu.

36. Předně tvrzení žalobkyně, že námitku podjatosti uplatnila již při jednání u městského úřadu, není pravdivé (viz protokol o jednání ze dne 17. 8. 2021 na č. l. 37). Ze správního spisu soud zjistil, že námitku podjatosti vznesla žalobkyně poprvé až v doplnění blanketního odvolání dne 24. 10. 2021. Námitku systémové podjatosti odůvodnila tím, že se odvolací správní orgán podílí na příjmu z uložené pokuty z 85 % (jako příjemce pokuty, v jehož územním obvodu bylo kontrolní vážení provedeno, a jako vlastník pozemní komunikace). V napadeném rozhodnutí k tomu žalovaný uvedl, že žalobkyně o důvodu námitky systémové podjatosti věděla, přesto ji neuplatnila bez zbytečného odkladu. Proto k námitce nepřihlédl a nepředložil ji k rozhodnutí přímo nadřízenému orgánu – Ministerstvu dopravy ČR.

37. Z judikatury Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) vyplývá, že povinnost správního orgánu rozhodnout o námitce podjatosti usnesením ve smyslu § 14 odst. 3 správního řádu se vztahuje pouze ke včas uplatněným námitkám podjatosti (srov. rozsudky NSS ze dne 30. 1. 2013, č. j. 1 As 89/2010-152, a obdobně ze dne 6. 9. 2017, č. j. 10 As 68/2017-32).

38. Žalobkyni bylo známo, že o odvolání bude rozhodovat žalovaný. Tvrzený důvod podjatosti se netýkal konkrétní oprávněné úřední osoby, nýbrž všech zaměstnanců žalovaného. Nebylo proto nutné vyčkávat na informaci o konkrétních úředních osobách, které budou

mít věc na starosti. Přes výše uvedené žalobkyně neuplatnila námitku v odvolání k žalovanému, ale učinila tak až v doplnění odvolání ze dne 24. 10. 2021, tedy více než měsíc po podání blanketního odvolání dne 21. 9. 2021. Námitka podjatosti tedy byla v posuzovaném případě uplatněna opožděně a žalovaný nepochybil, pokud ji vypořádal v rozhodnutí ve věci samé (srov. rozsudky NSS ze dne 21. 6. 2018, č. j. 1 As 319/2017-37, ze dne 24. 4. 2020, č. j. 4 As 481/2019-23, a ze dne 18. 5. 2020, č. j. 4 As 444/2019-38).

39. I pokud by námitka byla uplatněná včas, byla by zjevně nedůvodná, a proto ani nebyla způsobilá zahájit proces podle § 14 odst. 3 správního řádu. Soud má za to, že takto formulovaná námitka totiž nebyla námitkou systémové podjatosti, jak ji vymezil NSS v judikatuře, nýbrž se jednalo o zjevně nedůvodnou námitku podjatosti všech úředních osob zařazených do struktury žalovaného, na kterou žalovaný nebyl povinen reagovat předáním spisu k rozhodnutí nadřízenému orgánu.

40. K otázce systémové podjatosti se v minulosti vyjádřil rovněž rozšířený senát NSS v usnesení ze dne 20. 11. 2012, č. j. 1 As 89/2010-119. NSS mj. uvedl, že úřední osoby územně samosprávných celků jsou vázány právem, přičemž mají ze zákona povinnost postupovat při správních činnostech způsobem, který sleduje veřejný zájem a umožňuje řádné plnění úkolů v oblasti veřejné správy. S tím souvisí rovněž povinnost úředních osob zdržet se všeho, co by mohlo důvodně ohrozit důvěru v nestrannost jejich rozhodování. Podle NSS však není důvodu pojem systémové podjatosti vztahovat na jakoukoliv situaci, v níž účastník řízení namítá podjatost všech úředních osob zařazených do správního orgánu, který vede předmětné řízení, pokud je *prima facie* zjevné, že obsahem této námitky není právě ono systémové riziko podjatosti (srov. rozsudek NSS ze dne 4. 7. 2019, č. j. 9 As 70/2019-41). Námitku podjatosti je navíc třeba hodnotit nikoliv čistě formálně, ale taktéž materiálně (rozsudky NSS ze dne 11. 11. 2010, č. j. 7 As 72/2010-385, nebo ze dne 10. 10. 2018, č. j. 6 As 75/2018-83).

41. Skutečně nelze vyloučit, že ze samotného organizačního uspořádání a pracovněprávního vztahu úřední osoby k příslušnému orgánu územně samosprávného celku při výkonu přenesené působnosti mohou vyplývat specifické okolnosti, které mohou v určité míře ovlivnit nestrannost rozhodování úřední osoby v jednotlivých případech. Na druhou stranu z toho nelze dovozovat, že by úřední osoba byla z projednání a rozhodování věci automaticky vyloučena pouze proto, že se daná věc nepřímo týká daného územně samosprávného celku. Tento závěr lze podle názoru soudu přiměřeně použít také ve vztahu k argumentaci žalobkyně, která nestrannost úředních osob žalovaného zpochybňuje mimo jiné s odkazem na skutečnost, že jimi uložené pokuty jsou příjmem krajského rozpočtu (srov. obdobně rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 28. 7. 2020, č. j. 33 A 71/2018-33). Přijetí argumentace žalobkyně by totiž ve své podstatě vedlo k absurdním důsledkům. Nebylo by totiž ani možné, aby příslušné správní orgány vykonávaly zákonem svěřenou působnost v oblasti projednání přestupků, neboť by byly všechny jejich úřední osoby považovány *a priori* za podjaté proto, že jimi uložené pokuty se ze zákona stávají příjmem krajského rozpočtu (srov. obdobně rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 11. 5. 2018, č. j. 33 A 79/2016-30). Taková námitka tedy je na první pohled nedůvodná, a nebylo proto ani důvodu ji postupovat k rozhodnutí nadřízenému orgánu. Takový postup by totiž zcela neúčelně oddaloval naplnění hlavního účelu správního řízení, tj. vydání rozhodnutí bez zbytečných průtahů.

Žalobkyně nezpochybnila správnost měření

42. Dále dle žalobkyně správní orgány správně nezjistily skutkový stav. Správní orgány nepřihlédly ke zvednuté nápravě č. 3, která se dle výrobce automaticky zvedá při hmotnosti nákladu nižší než 15 000 kg (podle transportního listu 14 572 kg). Vážení mělo být chybné proto, že hmotnost dle transportního listu nekoresponduje se zváženou hmotností dle vážní lístku.

43. Městský úřad v prvostupňovém rozhodnutí uvedl, že jízdní souprava byla složená z tahače reg. zn. X s dvěma nápravami a návěsu reg. zn. X se třemi nápravami, přičemž první náprava návěsu byla v době vážení zvednutá. Byl přepravován potravinový náklad na trase Přelouč, Chlumec nad Cidlinou a dále směrem na Nymburk. Po trase docházelo k postupné vykládce nákladu dle jednotlivých poboček řetězce PENNY Market. Náprava č. 2 s limitem 11 500 kg byla přetížena o 1 118 kg. Motorové vozidlo (tahač) s limitem 18 000 kg bylo přetíženo o 1 761 kg. Celková hmotnost jízdní soupravy činila 30 787 kg, s mezním limitem 48 000 kg. Městský úřad nezkoumal, z jakého důvodu byla jedna z náprav zvednutá. Na ostatní nápravy připadlo zhruba poloviční podlimitní zatížení. Těžiště nákladu tedy bylo v době vážení v přední části návěsu. Náklad byl během vykládek na jednotlivých pobočkách odebírán odzadu, čemuž nasvědčuje i uzpůsobení zadních dveří návěsu. Po vykládce již nebyl náklad překládán tak, aby se na ložné ploše vyrovnalo těžiště. Není podstatné, jakou hmotnost měl v době vážení náklad, ale jakým způsobem byl na ložné ploše rozložen.

44. Žalovaný k tomu uvedl, že z transportního listu vyplývá, že během jízdy bylo zboží průběžně vykládáno. Tím se měnilo i rozložení nákladu v ložním prostoru a zatížení na jednotlivé nápravy. Transportní list deklaruje pouze obchodní vztah mezi dodavatelem a přepravcem a to, že dodavatel předal k přepravě určité množství zboží. Nevyplývá z něj hmotnost nákladu připadající na jednotlivé nápravy ani hmotnost motorového vozidla samotného. Neosvědčuje ani, že vozidlo v danou chvíli skutečně převáželo náklad dle předloženého transportního listu. I další doklady žalobkyně (záznam o provozu vozidla a kniha jízd) jsou irelevantní, neboť poskytují pouze přehled jízd a informaci o řidiči, nikoli údaje o zatížení či hmotnosti. Vážní lístek je přitom objektivním a dostatečným důkazem. Měření bylo provedeno ověřeným měřidlem, které mělo požadované metrologické vlastnosti. Měření bylo zdokumentováno i fotografiemi a protokoly o kontrole vážního místa.

45. Žalobkyně zpochybňuje správnost měření zejména transportním listem. Podle transportního listu byla hmotnost nákladu po provedené vykládce 14 572 kg. Po připočtení provozní hmotnosti tahače (8 297 kg) a provozní hmotnosti návěsu (7 905 kg) byla hmotnost připadající na jízdní soupravu 32 408 kg. Hmotnost jízdní soupravy dle transportního listu je tedy o 1 634 kg vyšší než změřená hmotnost soupravy s nákladem. Tento rozdíl má prokazovat chybovost měření.

46. Z dikce § 38d odst. 3 a § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích je patrné, že z hlediska spáchání předmětného přestupku je rozhodující nedodržení hodnot zjištěných při kontrolním vážení a uvedených na vážním lístku. To bylo potvrzeno NSS, který v rozsudku ze dne 12. 7. 2018, č. j. 4 As 188/2018-53, dospěl k závěru, že vysokorychlostní kontrolní měření jako spolehlivý podklad pro rozhodnutí o správním deliktu aproboval sám zákonodárce v § 38d zákona o pozemních komunikacích.

47. Vážní lístek lze považovat za objektivní a dostatečný důkaz pro závěr, že došlo ke spáchání přestupku, je-li měření (i) provedeno patřičným úředně schváleným zařízením, (ii) dostatečně zdokumentováno (např. fotodokumentací poskytující komplexní informaci o

průběhu měření) a (iii) pokud bylo provedeno za okolností nevzbuzujících pochybnosti o jeho správnosti, zejména pokud není rozumného a přiměřeně pravděpodobného důvodu pro obavy z chyby měření (viz rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 27. 5. 2020, č. j. 30 A 142/2016-102, a ze dne 4. 6. 2020, č. j. 62 A 16/2019-93, rozsudek zdejšího soudu ze dne 2. 6. 2022, č. j. 55 A 100/2020-58, nebo rozsudky NSS ze dne 27. 3. 2020, č. j. 3 As 59/2018-32, a ze dne 24. 3. 2021, č. j. 2 As 299/2019-30).

48. Soud předně konstatuje, že vážení vozidla žalobkyně s návěsem bylo v této věci dostatečně zdokumentováno. Součástí správního spisu je fotodokumentace zachycující vozidlo provozované žalobkyní s jasně viditelnou registrační značkou projíždějící místem vysokorychlostního kontrolního vážení. Snímky obsahují mimo jiné místo, datum a čas vážení, číslo měření a okamžitou hmotnost připadající na všechny nápravy před a po odečtení toleranční odchylky. Fotografie zachytily vozidlo žalobkyně zepředu i zezadu včetně registračních značek a okolního provozu. V daný okamžik se v jeho okolí nenacházela žádná další vozidla či jiné překážky.

49. Co se týče použité vysokorychlostní váhy v Kolíně-Sendražicích, z potvrzení Českého metrologického institutu o vysokorychlostní váze ze dne 30. 9. 2020 plyne, že byla ověřena dne 14. 9. 2020 a měla požadované metrologické vlastnosti. V době spáchání přestupku (tj. dne 22. 6. 2021) bylo toto osvědčení platné, a proto z něj bylo možné usuzovat, že váha byla způsobilá k vysokorychlostnímu kontrolnímu vážení silničních motorových vozidel.

50. Soud souhlasí se správními orgány v tom, že hmotnost nákladu zachycená na dodacím listu nezpochybnila správnost měření. Dodací listy pouze potvrzují převzetí a hmotnost zásilky. Nedokládají hmotnost nákladu připadající na jednotlivé nápravy motorového vozidla ani hmotnost motorového vozidla. Samy o sobě ani neprokazují, že předmětné vozidlo v danou chvíli skutečně převáželo (pouze) náklad naložený dle předloženého dokladu (srov. rozsudek zdejšího soudu ze dne 29. 6. 2023, č. j. 41 A 11/2023-60). Žalobkyně se nadto zaměřuje pouze na rozdíly mezi hmotnostmi jízdní soupravy na vážním lístku a na dodacím listu. Vůbec nereaguje na to, že byla uznána vinnou za překročení největší povolené hmotnosti jedné z náprav a motorového vozidla.

51. Žalobkyní zmiňovaný rozdíl 1 634 kg mezi hmotností jízdní soupravy dle transportního listu a změřené hmotnosti jízdní soupravy se v podstatě rovná stanovené pětiprocentní odchylce. Změřená hmotnost jízdní soupravy po odečtení odchylky 5 % byla 30 787 kg. Lze tedy vypočítat, že odchylka byla ve výši 1 620,37 kg. Hmotnost jízdní soupravy před odečtením odchylky by dle vážního lístku byla 32 407,37 kg. Jedná se tedy o pouze nepatrný rozdíl (žalobkyně tvrdí hmotnost dle transportního listu ve výši 32 408 kg). Zároveň je třeba připomenout, že pětiprocentní odchylka je stanovena nejen jako záporná (- 5 %), ale rovněž jako kladná (+ 5 %). Může se nejen odečíst, ale i přičíst. Skutečná váha tedy může být nižší i vyšší než naměřená hodnota. Pro účely řízení o přestupku se naměřená hodnota odečítá. Při přičtení 5 % by však mohla být skutečná váha až 34 027,74 kg. Žalobkyní tvrzená hodnota proto nevzbuzuje pochybnosti o správnosti měření (s přípustnou odchylkou).

52. Lze k tomu rovněž uvést, že v průběhu prvostupňového řízení žalobkyně uvedla, že jízdní souprava je vybavena váhou a okamžitá hmotnost vozidla v době vážení dle GPS byla 30 774 kg (protokol ze dne 17. 8. 2021 na č. l. 37). To tedy rovněž (přibližně) koresponduje se zváženou hmotností jízdní soupravy po odpočtu dle vážního lístku (30 787 kg).

53. Žalobkyně nepředestřela žádnou polemiku s mechanismem měření. Nad rámec nutného odůvodnění soud uvádí, že si je vědom svého nedávného rozsudku ze dne 10. 11. 2023,

č. j. 59 A 19/2023-47, ve kterém se podrobně zabýval stejným vysokorychlostním měřicím zařízením. Soud vycházel z protokolu a výsledku měření ze dne 1. 10. 2021, které v nyní posuzované věci městský úřad založil do správního spisu, žalovaný však z těchto podkladů nevycházel. Soud dospěl k závěru, že měřicí zařízení vykazuje velké nepřesnosti u jízdních souprav s 6 a více nápravami, u jízdních souprav s 5 a méně nápravami však nejsou nepřesnosti v měření tak zásadní (srov. body 42 až 56 odkazovaného rozsudku). Jízdní souprava provozovaná žalobkyní neměla více než 5 náprav, proto závěry zdejšího soudu týkající se nepřesností měření nejsou relevantní.

54. Ani tvrzení žalobkyně, že změřená hmotnost připadající na nápravu č. 2 byla ve značném nepoměru k ostatním váženým nápravám, nezpochybňuje správnost měření. Rozdíl ve změřené hmotnosti jedné z náprav oproti jiným nápravám totiž nijak neprokazuje chybovost měření. Koresponduje pouze s legitimním vysvětlením městského úřadu, jak byl pravděpodobně náklad vykládán a jak se změnilo rozložení nákladu a zatížení náprav v průběhu jízdy. Soud opakuje, že žalobkyně byla přestupkově stíhána za překročení největší povolené hmotnosti u jedné nápravy motorového vozidla, nikoliv za překročení největší povolené hmotnosti celé jízdní soupravy.

55. Dále žalobkyně tvrdila, že správní orgány nevzaly v potaz, že náprava č. 2 je zatížena návěsem. Je sice pravdou, že se žalovaný k této námitce výslovně nevyjádřil. Správní orgány však nemají povinnost vypořádat se s každou dílčí námitkou, pokud proti tvrzení účastníka řízení postaví právní názor, v jehož konkurenci námitky jako celek neobstojí (srov. nález Ústavního soudu ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III. ÚS 989/08, č. 26/2009 Sb. ÚS, a rozsudek NSS ze dne 12. 3. 2015, č. j. 9 As 221/2014-43). Tato argumentace nadto ani nezpochybňuje správnost měření. Při vážení bylo bráno v potaz, že se jedná o hnací nápravu a hmotnostní limit pro nápravu č. 2 byl vyšší, tedy 11 500 kg podle § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 209/2018 Sb., než pro ostatní nápravy, pro které platil limit 10 000 kg podle § 5 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb.

56. Správnost měření nezpochybňuje ani jedna zvednutá náprava. Jelikož žalobkyně byla přestupkově stíhána za překročení hmotnosti u nápravy č. 2 a motorového vozidla (tahače), není relevantní, zda byla jiná náprava zvednuta a proč. Jak soud rozebírá dále, cílem stanovení maximální povolené hmotnosti i u jednotlivých náprav je totiž to, aby nebyla část jízdní soupravy nepřiměřeně zatížena. Jedna zvednutá náprava tedy spíše jen akcentuje to, že přední část jízdní soupravy byla nerovnoměrně přetížena (motorové vozidlo a náprava č. 2 oproti ostatním nápravám, resp. zvednuté nápravě). Zde je nutné dodat, že zvednutá náprava se nenacházela bezprostředně vedle přetížené nápravy č. 2, a proto z jejího zdvižení nelze dovozovat nesprávné zvážení sousední nápravy, ale spíše jen další indicii nerovnoměrného rozložení nákladu na ložné ploše návěsu, za něž je odpovědný provozovatel vozidla, potažmo řidič. Navíc tvrzení o automatickém nastavení zvedání nápravy zatížené méně než 15 000 kg žalobkyně ani nijak neprokázala; ve správním řízení toliko obecně odkázala na informace od výrobce, ovšem neoznačila žádnou listinu, kterou by mohlo být toto tvrzení prokázáno. Adekvátní důkazy nenavrhovala ani v žalobě. Stejně tak neprokázala, že by automatické nastavení nemohl řidič ručně vypnout (například kvůli menší spotřebě paliva).

Materiální znak přestupku byl naplněn

57. Námitku absence materiálního znaku přestupku žalobkyně odůvodňuje tak, že překročila hmotnost jedné nápravy pouze nepatrně, další náprava byla zvednuta a nebyla překročena ani celková hmotnost vozidla. Tvrzení žalobkyně o těžkostech v daném oboru podnikání, ve kterém *„řeší doslova každou korunu“*, by považoval soud za relevantní v případě, že by správní orgán disponoval správním uvážením o výši pokuty, nejde ale o relevantní argumentaci ve vztahu k naplnění materiálního znaku přestupku.

58. Podle § 5 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění zákona č. 261/2021 Sb. (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“) se za přestupek považuje společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin. Přestupek je vymezen jednak pozitivním způsobem (tj. přímým označením jednání za přestupek) a dále negativním vymezením (tj. nejedná se o trestný čin). Pozitivní vymezení přestupku je vyjádřeno jednak formálními znaky uvedenými přímo v zákoně a dále materiálním znakem, který vyjadřuje míru společenské škodlivosti. Pro odpovědnost za spáchaný přestupek je nutné naplnit jak formální, tak materiální znaky přestupku. Materiálním znakem přestupku je jeho společenská škodlivost, přičemž za společensky škodlivé je považováno porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem (srov. § 3 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky).

59. Ačkoliv žalobkyně tuto námitku neuplatnila v průběhu správního řízení, správní orgány se otázkou materiálního znaku přestupku zabývaly. Městský úřad přiléhavě uvedl, co je v daném případě zájmem společnosti. Vozidla nesplňující maximální povolenou hmotnost poškozují síť pozemních komunikací, ve svém důsledku ale ohrožují i zdraví a život účastníků silničního provozu. Zároveň městský úřad správně uvedl, že dle naměřených hodnot jednotlivých náprav bylo těžiště nákladu v době vážení v přední části návěsu. Tuto argumentaci dále rozvedl žalovaný a uvedl, že z naměřených hodnot na jednotlivých nápravách lze nesporně dovodit způsob rozložení nákladu na ložné ploše návěsu. V přední části návěsu se nacházela většinová část těžiště, která nadměrně zatížila nápravu č. 2. Další nápravy byly zatíženy zhruba v polovině povoleného limitu. To potvrzuje závěr o špatně rozloženém nákladu na ložné ploše návěsu a o správnosti provedeného měření. Předmětem správního řízení není hodnocení důvodů zvednutí jedné z náprav jízdní soupravy, byť bylo prokázáno, že náprava č. 3 byla zvednuta.

60. Soud se s tímto zdůvodněním ztotožňuje. Argumentace žalobkyně, že nebyla překročena celková hmotnost jízdní soupravy a jedna z náprav byla zvednutá, se totiž míjí se skutkovou podstatou přestupku, který je jí kladen za vinu. Zákonodárce se totiž rozhodl zajistit, aby zatížení jednotlivých náprav bylo (ideálně) relativně rovnoměrné. Proto založil přestupkovou odpovědnost i pro překročení maximální povolené hmotnosti pouze jedné nápravy, či motorového vozidla (tahače) samotného. Jinými slovy, pokud by dal soud žalobkyni zapravdu, že není naplněn materiální znak přestupku, není-li zároveň překročena celková povolená hmotnost jízdní soupravy, vylučovalo by to přestupkovou odpovědnost za překročení hmotnosti jedné z náprav v podstatě ve všech případech a zároveň by to popíralo objektivní škodlivost takového jednání, které má negativní vliv na bezpečnost provozu a na veřejné prostředky (nerovnoměrné zatížení náprav více poškozuje pozemní komunikace, které jsou pak méně bezpečné, a musí být vynakládány zvýšené prostředky na jejich opravu).

Shodu s prvopisem potvrzuje: Mgr. E. M.

61. Není ani pravdou, že by žalobkyně překročila největší povolenou hmotnost jedné z náprav či motorového vozidla (tahače) pouze nepatrně. Největší povolená hmotnost stanovená pro nápravu č. 2 byla překročena o 1 118 kg, největší povolená hmotnost samotného motorového vozidla (tahače) pak byla překročena o 1 761 kg. Výměra pokuty činí 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost (§ 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích). Městský úřad uložil pokutu ve výši 18 000 Kč, neboť hmotnost nápravy č. 2 a tahače překročila i druhou tunu nad povolený hmotnostní limit. Nejedná se tedy o nepatrné překročení, žalobkyně totiž dosáhla vyšší pokuty, než je minimálních 9 000 Kč, resp. 5 000 Kč pro překročení nižší než 500 kg (§ 43 odst. 1 věta druhá zákona o pozemních komunikacích).

Napadené rozhodnutí není diskriminační

62. Ani námitka diskriminace není důvodná.

63. K otázce (ne)možnosti zajištění nákladů proti změnám těžiště za pohybu vozidla žalovaný přiléhavě uvedl, že žalobkyně nepřepravovala sypký materiál ve smyslu § 51e vyhlášky č. 208/2018 Sb.: *„za sypký materiál lze považovat seskupení oddělitelných pevných, volně ložených zrn, která se mohou při přepravě vlivem působení setrvačných sil a vibrací volně pohybovat v ložném prostoru vozidla“*. Odlišná právní úprava měření přepravců sypkého materiálu je přitom dána fyzikálními zákony. Sama žalobkyně si je toho očividně vědoma. Uvedla, že u těchto vozidel nelze zajistit náklad proti změnám těžiště při pohybu vozidla. Z toho logicky vyplývá, že při přepravě jiných nákladů tato opatření přijmout lze. Nejedná se tedy o diskriminaci, při které by za stejných situací byl někdo bezdůvodně znevýhodněn.

64. Ani obecná námitka ve vztahu k zahraničním provozovatelům není důvodná. Polemika žalobkyně o tom, zda a jak správní orgány stíhají přestupky spáchané vozidlem, jehož provozovatelem je zahraniční osoba, nemá pro posuzovanou věc význam. Předmětem soudního přezkumu je deliktní jednání žalobkyně, nikoliv hodnocení práce správních orgánů a policie. Žalobkyně se nemůže dožadovat postupu, aby nebyla sankcionována za jednání, které je podle českého právního řádu postižitelné v případě, že tvrdí, že jiný subjekt zůstal nepostižen. Jak přiléhavě vyjádřil Krajský soud v Ústí nad Labem v rozsudku ze dne 19. 2. 2013, č. j. 59 A 15/2012-40, *„princip právní jistoty a zásada předvídatelnosti a legitimního očekávání správních rozhodnutí v sobě nezahrnují jako atribut právo účastníka řízení, aby nebyl za své protiprávní jednání rozhodnutím správního orgánu postižen, zůstalo-li v minulosti jeho jednání či jednání jiného subjektu (dle tvrzení účastníka řízení shodné či obdobné) nepostiženo. Účastník řízení se před správním orgánem může dovolávat obdobného zacházení jako v předchozích srovnatelných případech jen tehdy, byl-li tento předchozí postup správního orgánu v souladu se zákonem, může se domáhat jen toho, aby správní orgán dodržoval takovou správní praxi, která se pohybuje v mezích prostoru pro uvážení, jenž je mu zákonem dán.“* Jednání, které je žalobkyni přičítáno, spočívá v objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Žalobkyně je postižitelná za to, že nezajistila, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená zákonem o silničním provozu, a proto musí strpět sankci, která je s tímto správním deliktem spojena (srov. obdobně zdejší soud v rozsudku ze dne 26. 9. 2018, č. j. 44 A 10/2018-33).

Žalobkyně netvrdila ani neprokázala liberační důvody

65. Dále se soud zabýval námitkami týkajícími se možné liberace.

66. Předně soud uvádí, že ze správního spisu soud zjistil, že žalobkyně v průběhu prvostupňového řízení netvrdila žádné liberační důvody. Městský úřad nicméně obecně uvedl, že se v posuzovaném případě jedná o odpovědnost objektivní a absolutní, ze které se nelze liberovat podle § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu. Ustanovení § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích však umožňuje liberaci. *„Muselo by se však jedna*[t]*, což není tento případ, o přestupek podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích spočívající v objektivním jednání provozovatele, spočívající v přikázání, dovolení, svěření nebo umožnění řízení vozidla, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu*“. Provozovatel vozidla se může zprostit odpovědnost tak, že prokáže, že učinil veškerá opatření, aby povinnost podle § 10 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu neporušil. *„Správní orgán tak uzavírá, že na základě výše uvedeného lze dospět k závěru o absolutní objektivní odpovědnosti provozovatele předmětného vozidla za jeho přetížení*“.

67. V odvolání žalobkyně tvrdila, že řidič nemohl ověřit hmotnost zásilky jinak než z dokladů, které mu na nakládce odesílatel předal [§ 42b odst. 1 písm. x) zákona o pozemních komunikacích]. Neměl by tedy být postihován ani řidič jízdní soupravy, protože zcela dostál svým povinnostem, které po něm lze spravedlivě požadovat. V napadeném rozhodnutí k tomu žalovaný uvedl, že je projednáván přestupek provozovatele vozidla, nikoliv řidiče vozidla. Je proto zcela bez významu snaha o uplatnění liberačních důvodů ve prospěch řidiče. Ani § 42b odst. 1 písm. x) zákona o pozemních komunikacích na věc nedopadá, neboť upravuje přestupek právnické nebo podnikající fyzické osoby jako odesílatele zásilky.

68. Dle soudu nezakládá odkaz městského úřadu na § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu nepřezkoumatelnost prvostupňového rozhodnutí. Městský úřad na tomto ustanovení vysvětloval koncepci objektivní odpovědnosti. Je sice pravdou, že v této části je prvostupňové rozhodnutí mírně nesrozumitelné, neboť městský úřad nejprve mluví o objektivní absolutní odpovědnosti bez možnosti liberace. Poté dospívá k závěru, že je možnost liberace u přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích, ale zároveň konstatuje, že to však není případ žalobkyně, a že se tedy jedná o objektivní odpovědnost absolutní bez možnosti liberace. V tomto je nutné korigovat jeho tvrzení. Žalobkyni je kladen za vinu přestupek podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. Odpovědnost je v případě tohoto přestupku objektivní, není ale absolutní a umožňuje liberaci. Tato dílčí nesrozumitelnost prvostupňového rozhodnutí však nezakládá jeho nezákonnost, pro kterou by měl soud napadené rozhodnutí zrušit. Žalovaný se k uplatněným důvodům liberace vyjádřil a dovodil, že nejsou důvodné, neboť se týkají řidiče, nikoliv provozovatele vozidla.

69. Soud považuje za nutné vysvětlit, k čemu liberace slouží. Podle § 21 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky se právnická osoba zprostí odpovědnosti za přestupek, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila. Liberaci prokazuje přestupce. Liberační důvody mají představovat výjimku z principu objektivní odpovědnosti, a jejich aplikaci proto odůvodní pouze vynaložení veškerého úsilí ze strany přestupce. Jde o taková opatření, která jsou nadstandardní, avšak technicky uskutečnitelná. Na straně druhé však nemůže jít ani o opatření zcela mimořádně obtížná, ať už s ohledem na činnost přestupce nebo na úsilí nutné k jejich realizaci (byť by byla teoreticky možná).

70. Výjimečnost institutu liberace potvrzuje též judikatura. Odpovědnosti za přestupek se nelze zprostit odkazem na porušení povinnosti vlastními zaměstnanci, případně osobami, které právnická osoba při výkonu své činnosti používá: *„Účelem ustanovení obsahujícího liberační důvod je zabránění sankce ve zcela výjimečných případech, kdy by její uložení odporovalo jejímu smyslu“* (rozsudek NSS ze dne 14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015-27, a dále srov. rozsudky ze dne 17. 1. 2019, č. j. 1 As 299/2018-31, a ze dne 24. 6. 2020, č. j. 2 As 265/2019-30). Liberační důvody tedy mají zabránit neúměrné tvrdosti zákona. Není to odměna za jakoukoliv aktivitu, ale výsledek mimořádné snahy předejít přestupkovému jednání, která selhala navzdory veškerému vynaloženému úsilí.

71. V případě žalobkyně však žádné takové mimořádné okolnosti nenastaly, resp. žalobkyně je dostatečně netvrdila. Žalobkyně v podstatě žádné tvrzení o opatřeních, která by alespoň mohla zakládat možnost liberace, totiž ani nepřináší. Žalobkyně zakládá liberační důvod na tom, že po provozovateli vozidla nelze spravedlivě požadovat, aby při vykládání zboží (ovoce, mražené zboží) na jednotlivých zastávkách zajistil, že na ložné ploše vozu bude zboží rozmístěno tak, aby nedošlo během jízdy k dočasnému nepatrnému překročení zatížení na jednu nápravu. Žalobkyně touto argumentací ale spíš popírá možnost přestupkově postihnout překročení hmotnosti v průběhu jízdy. Má totiž za to, že nelze po provozovateli vozidla (resp. řidiči vozidla) vlastně ani nic požadovat. To ale nelze připustit. Od provozovatele vozidla zcela jistě lze požadovat, aby při příležitosti dílčích vykládek v případě potřeby zajistil i dílčí přemístění zbylého nákladu alespoň v té míře, aby zatížení náprav nebylo zcela jednostranné.

72. V této souvislosti lze připomenout i rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 19. 1. 2023, č. j. 30 A 142/2021-39, podle kterého ani dopravní řád a místní bezpečnostní předpis, který upravuje různé povinnosti řidiče, včetně povinnosti ujistit se, že vozidlo není přetíženo, není dostatečným důvodem pro liberaci provozovatele vozidla. Existence obdobného souboru povinností je totiž poměrně standardní záležitostí, která nesvědčí o nějaké výjimečnosti či mimořádnosti. Navíc bez pravidelné kontroly a jiných mechanismů jde o nástroj, který přestupkovému jednání sám o sobě prakticky nemůže zabránit. Žalobkyně v nyní posuzované věci nepoukázala na žádné opatření, které by jako prevenci před přetížením vozidla přijala, natož že by je prokázala.

73. Tvrzení, že jedna z náprav byla zvednutá a nebyla tedy přetížena celková hmotnost jízdní soupravy, se pak míjí se skutkovou podstatou přestupku. Soud opakuje, že žalobkyně byla postižena za překročení hmotnosti jedné z náprav motorového vozidla, nikoliv za překročení celkové hmotnosti jízdní soupravy. Zákonodárce se rozhodl přestupkově postihnout i dílčí překročení hmotnosti za jednotlivé nápravy, resp. motorové vozidlo. Zvednutí jedné z náprav tedy není žádným opatřením, které by směřovalo k tomu, aby zabránila překročení hmotnosti jedné nápravy či motorového vozidla.

Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

74. Vzhledem k tomu, že uplatněné žalobní body jsou nedůvodné a soud nezjistil žádné vady, k nimž by byl povinen přihlédnout i bez námitky, zamítl žalobu jako nedůvodnou (§ 78 odst. 7 s. ř. s.).

75. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobkyně nebyla v řízení úspěšná, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Procesně úspěšnému žalovanému soud náhradu nákladů řízení nepřiznal, neboť mu v řízení nevznikly žádné náklady převyšující náklady na běžnou administrativní činnost.

Poučení :

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou 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.

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 28. března 2024

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

Shodu s prvopisem potvrzuje: Mgr. E. M.