



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Petra Šebka a soudců Mgr. Petra Sedláka, Ph.D., a Mgr. Jana Jirásky, Ph.D., v právní věci

žalobce: **M. K.**
bytem X
zastoupen Mgr. Jaromírem Noskem, advokátem
sídlem Furchova 373, Telč

proti
žalovanému: **Krajský úřad Kraje Vysočina**
sídlem Žižkova 1882/57, Jihlava

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 24. 3. 2022, č. j. KUJI 27312/2022, sp. zn. ODSH 356/2022 Ma/Odv,

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, kterým bylo podle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Moravské Budějovice ze dne 9. 2. 2022, č. j. MUMB/ODSH/3004/2022.
2. Městský úřad uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Přestupek měl spočívat v tom, že žalobce dne 7. 9. 2021 jako provozovatel jízdní soupravy (na silnici I/38, na odpočívadle u obce Horky) provozoval vozidlo, které při nízkorychlostním vážení překročilo jednak největší povolenou hmotnost na druhé nápravě [jak je stanovena v § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky Ministerstva dopravy č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel] nejméně o 0,22 t, jednak největší povolenou hmotnost motorového vozidla [jak je stanovena v § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb.] nejméně o 1,01 t. Za tento přestupek byla žalobci uložena pokuta ve výši 18 000 Kč.

II. Shrnutí procesního postoje žalobce

3. Žalobce namítá, že správní orgány neprovedly žádný z důkazů, které navrhoval pro svoji obranu. Rovněž předkládanou argumentaci jednoznačně odmítly, aniž by se s ní věcně a právně vypořádaly. Správní orgány tedy vycházely pouze z technického zjištění o vážení soupravy. Nemohlo tak být řádně posouzeno, zda žalobce porušil právní předpisy ani to, zda byly naplněny liberační důvody. V zásadě byla odpovědnost žalobce posuzována jako absolutní. Namítané vady dle žalobce způsobují nezákonnost a nepřezkoumatelnost napadených rozhodnutí.
4. 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

5. Žalovaný poukazuje na paradox v argumentaci žalobce, který na jednu stranu tvrdí, že přestupek nespáchal, a na stranu druhou se domáhá aplikace liberačních důvodů. Žalovaný se domnívá, že žalobce v řízení nepředložil nic, z čeho by vyplývalo, že učinil cokoliv mimořádného nad rámec svých povinností. Žalovaný má za to, že v průběhu řízení byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Námitky žalobce nemohou obstát proti objektivní skutečnosti, která byla zaznamenána certifikovanou váhou.
6. 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

7. 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.).
8. 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.

9. Podle § 42b odst. 1 písm. u) 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.
10. Podle § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 209/2018 Sb. 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.
11. Podle § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb. 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.
12. Podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích jde-li o přestupek podle § 42b odst. 1 písm. u), 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.
13. 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.
14. 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, 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.
15. Žalobní argumentaci lze zjednodušeně shrnout tak, že správní orgány nevzaly v potaz nic, „co přišlo směrem od žalobce“ – argumenty, stanovisky ani navrženými důkazy se správní orgány nezabývaly. Kvůli tomuto postupu nemohl být potom dostatečně zjištěn skutkový stav. Toto pochybení tedy znemožnilo, aby bylo postaveno najisto jednak to, zda k porušení právních předpisů vůbec došlo, a jednak to, zda žalobce naplnil liberační důvody.
16. Zdejší soud však předesílá, že se s argumentací žalobce neztotožnil.

17. Na tomto místě je vhodné připomenout, že předmětem soudního přezkumu je zejména rozhodnutí vydané ve správním řízení v rámci odvolacího řízení, které s prvostupňovým rozhodnutím jako takovým tvoří jeden celek. V této souvislosti lze poukázat na obsáhlou judikaturu Nejvyššího správního soudu (NSS) k této otázce (např. usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 12. 10. 2004, č. j. 5 Afs 16/2003-56, č. 534/2005 Sb. NSS, nebo rozsudek NSS ze dne 28. 12. 2007, č. j. 4 As 48/2007-80). Obsah obou rozhodnutí je nutné vnímat v jejich vzájemné souvislosti. Odvolací orgán může argumentaci správního orgánu prvního stupně doplnit. A naopak mezery v odůvodnění rozhodnutí o odvolání, které by jinak způsobovaly jeho nepřezkoumatelnost, mohou zaplnit argumenty obsažené již v rozhodnutí správního orgánu prvního stupně (srov. rozsudky NSS ze dne 19. 11. 2009, č. j. 1 Afs 88/2009-48, č. 2646/2012 Sb. NSS, a ze dne 31. 10. 2014, č. j. 6 As 161/2013-25).
18. Co se týče tvrzení žalobce, že v posuzované věci šlo o složenou jízdní soupravu, v jejímž případě se hmotnost vzájemně přenáší, a hmotnost je tak zjistitelná pouze při jejím rozpojení (k tomuto tvrzení žalobce ještě odkazoval na stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 12. 2. 2018, č. j. 37/2018-120-OST/2, které poskytuje jeho argumentaci oporu), vypořádaly se s ním správní orgány následovně.
19. Městský úřad o poskytnutí zmiňovaného stanoviska Ministerstvo dopravy požádal. Nicméně Ministerstvo dopravy k této žádosti uvedlo, že dotčené stanovisko bylo vydáno ke konkrétnímu rozhodnutí Ministerstva dopravy a na žádost příslušného silničního správního úřadu, který vedl v souvislosti s rozhodnutím Ministerstva dopravy řízení o přestupku – z tohoto důvodu tak nelze toto stanovisko považovat za obecné vyjádření právního názoru Ministerstva dopravy, proto nemůže být poskytnuto. Městský úřad poté k tvrzení žalobce uvedl, že je povinen v řízení postupovat podle platných právních předpisů. Může tak pouze odkázat na příslušná ustanovení vyhlášky č. 209/2018 Sb., ve které jsou určeny hmotností limity vozidel, jednotlivých náprav i skupin náprav. Provozovatel vozidla je povinen náklad uložit a zajistit tak, aby nedocházelo k nerovnoměrnému zatěžování a tím sekundárně k přetížení motorového vozidla nesprávně uloženým nákladem v návěsu.
20. Žalovaný se s tímto posouzením ztotožnil. Sám přitom stručně uvedl, že žalobce kromě celkové hmotnosti musí dodržet zatížení jednotlivých náprav, resp. u jízdní soupravy také celkovou hmotnost motorového vozidla. Při kontrolním vážení bylo zjištěno právě překročení hmotnosti u motorového vozidla. Ve vyhlášce č. 209/2018 Sb. není uvedeno, že se okamžitá hmotnost motorového vozidla v případě spojení do jízdní soupravy s návěsem neuplatní. Žalobce byl tedy povinen dodržet stanovené hmotnostní limity.
21. Nejenže se správní orgány s argumentací žalobce řádně vypořádaly, zdejší soud považuje toto vypořádání rovněž za věcně správné. Obdobná argumentace byla přitom před správními soudy (a to i před zdejším soudem) v případech nízkorychlostního i vysokorychlostního vážení již několikrát uplatněna, přičemž nebyla shledána důvodnou. Zdejší soud neshledal v nyní posuzované věci důvod pro to, aby se od těchto závěrů odchýlil.
22. Předně je třeba uvést, že argumentace žalobce se nijak nedotýká § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 209/2018 Sb. 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) 11,72 t. To, že byla daná náprava přetížena, je zřejmé. Ve své podstatě argumentace žalobce míří pouze k § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb. V daném ustanovení je stanoveno, že největší povolená hmotnost u motorových vozidel se dvěma nápravami je 18 t. Žalobce se přitom 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 19,01 t.

23. Zdejší soud argumentaci žalobce přisvědčit 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 8 468 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.
24. Tento závěr má rovněž oporu v judikatuře; např. 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, kde zdůraznil, že překrytí návěsu s tahačem logicky musí vést k hodnocení zatížení jednotlivých náprav vozidla. Výslovně zde také uvedl, že se v případě spojeného tahače a návěsu jedná o jednotlivá vozidla, jejichž okamžitou hmotnost je třeba posuzovat zvlášť (bod 15 rozsudku). Nelze tak se žalobcem souhlasit, že hmotnost tahače nemohla být v daném případě samostatně zjišťována. Na právě uvedeném nemůže nic změnit ani stanovisko Ministerstva dopravy.
25. Pokud se žalobce dovolával aplikace § 5 odst. 6 druhé věty vyhlášky č. 209/2018 Sb., tak citované ustanovení na danou věc nedopadá. Je-li spojen tahač s návěsem, nejedná se o spojení pevné bez stupňů volnosti. Naopak jedná se o jízdní soupravu, neboť spojení tažného a přípojného vozidla umožňuje vzájemný pohyb. Vzájemný pohyb se totiž neuskutečňuje jen dopředu a dozadu, ale též do boku, což čepové uchycení umožňuje.
26. K argumentu o přenášení hmotnosti a nutnosti rozpojení jízdní soupravy v souvislosti se skutečností, že v posuzované věci byl převážen sypký materiál, lze potom 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 nepřevážet vůbec, nebo jej při splnění zákonných podmínek realizovat formou povolení zvláštního užívání pozemní komunikace.“* Tento závěr je analogicky aplikovatelný i na posuzovanou věc.
27. Úspěšný tak nemůže být ani argument hmotností celé jízdní soupravy, která zákonné limity nepřesáhla. Žalobci bylo kladeno za vinu překročení jiných hodnot, které je samo o sobě společensky škodlivé bez ohledu na celkovou hmotnost jízdní soupravy.

28. Výše řešená argumentační linie vymezená žalobcem se tedy týkala skutečnosti, zda vůbec došlo, resp. zda vůbec mohlo dojít k porušení právních předpisů za situace, kdy při nízkorychlostním vážení nebyla rozpojena jízdní souprava. Naproti tomu zbývající argumentační linie míří toliko k posouzení otázky liberace.
29. Žalobce ve „stanovisku ve věci s návrhem na provedení důkazů“ ze dne 9. 12. 2021 tvrdil, že si je vědom všech povinností provozovatele dopravy. Má proto zpracovaný dopravně provozní řád, provádí pravidelné školení řidičů a jejich kontrolu a uzavírá smlouvy s objednateli takovým způsobem, aby byl zohledněn váhový limit jízdní soupravy a splnění dalších povinností stanovených právními předpisy. Dále žalobce poukazoval na přiložená stanoviska, a to a) řidiče jízdní soupravy, b) své vlastní jako provozovatele dopravy a c) odesílatele. Konečně pak navrhoval vyslechnout „pracovníky“ podílející se na vážení, řidiče jízdní soupravy a také zástupce společnosti AGROZDEVA s. r. o (odesílatel). Z uvedených argumentů, stanovisek a důkazů mělo dle přesvědčení žalobce vyplývat, že provozovatel dopravy (žalobce) ani řidič nebyli sto při veškeré potřebné péči zajistit jiné parametry pro přepravu. Žalobce setrval na této argumentaci po celou dobu správního řízení.
30. Je pravdou, že správní orgány na argumentaci žalobce reagovaly poměrně kuse, nicméně s ohledem na způsob argumentace žalobce považuje zdejší soud dané vypořádání za dostatečné. Z napadených rozhodnutí zřetelně vyplývá, proč argumenty, stanoviska a důkazy předložené žalobcem nemohou představovat liberační důvody ve smyslu § 21 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (k tomu zdejší soud odkazuje především na str. 3 – 5 rozhodnutí žalovaného).
31. Podle § 23 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich se na odpovědnost podnikající fyzické osoby za přestupek použijí obdobně ustanovení § 20 a 21, s výjimkou § 20 odst. 1 a 2 a odst. 4 písm. a) a b).
32. Podle § 21 odst. 1 téhož zákona právnická osoba za přestupek neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila.
33. Břemeno tvrzení i břemeno důkazní ohledně naplnění uvedeného liberačního důvodu nese žalobce. Je přitom třeba mít na paměti, že zproštění objektivní odpovědnosti za přestupek má povahu **výjimky z pravidla**; jeho účelem je zabránění sankcionování v případech, kdy by to odporovalo jeho smyslu (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015-27).
34. Co se týče liberačních důvodů v případech nízkorychlostního vážení lze odkázat na rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 29. 8. 2014, č. j. 57 A 34/2013-51, s nímž se zdejší soud ztotožňuje. V tomto rozsudku Krajský soud v Plzni uvedl: *„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 zájmu 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 označeného 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.“

35. Co se tedy týče posuzované věci, zpracování dopravního provozního řádu, provádění pravidelného školení řidičů a jejich kontroly a uzavírání smluv s objednateli takovým způsobem, aby byl zohledněn váhový limit jízdní soupravy a splnění dalších povinností stanovených právními předpisy nelze považovat za vynaložení veškerého úsilí žalobce. Tyto opatření by měly být pro žalobce jako osobu podnikající v autodopravě samozřejmostí, toliko prvním krokem vynaloženého úsilí, aby k přetěžování vozidel v rozporu se zákonem nedocházelo.
36. Ani ze stanovisek řidiče, žalobce jako provozovatele dopravy a odesílatele (součástí správního spisu) nevyplývá, že by žalobce vynaložil veškeré úsilí, které by po něm bylo možno požadovat. Zjednodušeně řečeno je ve stanoviscích toliko popsán průběh přepravy brambor se závěrem, že jiným způsobem přeprava nemůže probíhat a nikdo (řidič, provozovatel vozidla ani odesílatel) s tím nic nemůže udělat. Na tomto místě lze zopakovat již výše uvedené, nelze-li dodržení hmotnostních limitů dosáhnout a garantovat je 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. K tvrzení řidiče vozidla, že jedinou možností je kontrola váhy na palubní desce nebo na ukazateli na návěsu, zdejší soud uvádí, že pouhá přítomnost vah nemá automaticky za následek zproštění odpovědnosti za přestupek provozovatele vozidla. Žalobce nepředložil žádný důkaz o tom, že by byla hmotnost vozidla jakkoli kontrolována před jízdou či během jízdy (např. vážní lístek či fotografii palubní váhy). Nebylo prokázáno,

že by se řidič naměřenými hodnotami zabýval a řídil. Samotný nesouhlas řidiče s výsledkem vážení o ničem nevypovídá.

37. K prokázání vynaložení úsilí žalobcem nemohly nijak posloužit ani výsledky „pracovníků“ podílejících se na vážení, řidiče jízdní soupravy a zástupce odesílatele – z logiky věci se nijak netýkají toho, že by žalobce jako provozovatel vozidla vynaložil nějaké úsilí. V souladu se správními orgány má zdejší soud za to, že se jedná o nadbytečné důkazy, a proto je nebylo třeba provádět. Lze ještě dodat, že sám žalobce dané důkazní návrhy ve správním řízení pouze označil, aniž by uvedl, co přesně mají prokazovat.
38. K tvrzení žalobce, že není zřejmé, jak bylo při vážení zohledněno znečištění celé soupravy, zdejší soud uvádí, že v dokladu o výsledku vážení je výslovně uvedeno, že souprava nebyla znečištěna sněhem ani blátem, což prokazují i fotografie, které jsou též obsaženy ve správním spisu. Žalobce přitom tvrzení o znečištění soupravy uvedl poprvé až v žalobě a dále je nerozvinul.
39. Pokud jde o upuštění od potrestání za přestupek spáchaný řidičem vozidla, je třeba odkázat na zákon o pozemních komunikacích.
40. Podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích se řidič vozidla dopustí přestupku tím, že řídí vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu.
41. Podle § 43 odst. 5 věty druhé zákona o pozemních komunikacích není řidič dále odpovědný za přestupek podle § 42a odst. 4 písm. c), 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.
42. Přestupek (řidiče vozidla) podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích tak nelze ztotožňovat s přestupkem (právnícké nebo podnikající fyzické osoby jako provozovatele vozidla) podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. U obou přestupků je rovněž nutné odlišovat „režim“ zproštění odpovědnosti, viz výše k liberaci podnikající fyzické osoby. Potrestání (resp. nepotrestání) řidiče je tak pro nyní posuzovanou věc nepodstatné.
43. 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

44. 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 26. března 2024

Petr Šebek v. r.
předseda senátu