



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové – pobočka v Pardubicích rozhodl v senátě složeném z předsedkyně senátu JUDr. Petry Venclové, Ph.D. a členů senátu JUDr. Aleše Korejtky a Mgr. et Mgr. Jaroslava Vávry ve věci

žalobce: **DS Holding a.s. IČ 024 67 445**
sídlem Libštát 310, 512 03 Libštát
zastoupený Mgr. Milanem Šikolou, advokátem
sídlem Metodějova 450/7, 612 01 Brno

proti
žalovanému: **Krajský úřad Pardubického kraje**
sídlem Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 13. 4 2021, č. j. Kúr 30805/2021-Ky

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Městský úřad Přelouč (dále též „správní orgán I. stupně“) dne 14. 1. 2021 vydal rozhodnutí č. j. MUPC 888/2021, kterým pod výrokem I. uznal žalobce jako právnickou osobu vinným ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních

komunikacích (dále též „zákon o pozemních komunikacích“), kterého se žalobce jako provozovatel jízdní soupravy složené z motorového vozidla tovární značky MERCEDES-BENZ, reg. značky X a přípojného vozidla tovární značky Schwarzmüller, reg. zn. X dopustil tím, že provozoval dne 18. 11. 2019 v cca 10:55 hodin na silnici I. třídy č. 2 u čp. 44 v obci Zdechovice jízdní soupravu, která při nízkorychlostním kontrolním vážení (po odečtení přípustné odchylky měření 3 %) překročila největší povolenou hmotnost motorového vozidla o 1321 kg (o 7,3 %) a největší technicky přípustnou hmotnost na nápravu č. 2 o 741 kg (o 6,4 %), kdy tímto jednáním porušil ust. § 43a odst. 5 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“). Výrokem II. bylo zastaveno řízení o dalším přestupku žalobce, který byl projednáván ve společném řízení. Za spáchaný přestupek uvedený pod výrokem I. rozhodnutí byla žalobci pod výrokem III. rozhodnutí v souladu s ust. § 35 až § 40 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“) a dle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích uložena pokuta ve výši 18 000 Kč a pod výrokem IV. mu byla uložena povinnost náhrady nákladů řízení ve výši 1 000 na základě ust. § 79 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále jen „správní řád“) a podle ust. § 6 vyhl. č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělků, které správní orgán hraadí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení.

2. Uvedené rozhodnutí správního orgánu I. stupně bylo k odvolání žalobce potvrzeno rozhodnutím žalovaného ze dne 13. 4 2021, č. j. KrÚ 30805/2021-Ky, které je předmětem soudního přezkumu v této věci.

II. Žaloba a vyjádření žalovaného

3. Proti rozhodnutí žalovaného podal žalobce žalobu dle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále též „s. ř. s.“).
4. Žalobce namítal, že rozhodnutí žalovaného a správního orgánu I. stupně, vycházejí z nesprávného a neúplného skutkového zjištění stavu věci, z nesprávného právního posouzení, když napadené rozhodnutí žalovaného, tak jako i rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je nepřezkoumatelné.
5. Žalobce předně tvrdil, že se nemohl dopustit přestupku dle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, když skutková podstata přestupku podle ust. § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, tedy ke dni vydání rozhodnutí správního orgánu I. stupně dopadá na zcela jiné nedovolené jednání (užití zpoplatněné pozemní komunikace).
6. Žalobce má dále za to, že se jednáním popsáním ve výroku I. rozhodnutí správního orgánu prvního stupně nemohl dopustit přestupku podle ust. § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích pro porušení ust. § 43a odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích, neboť nepřikázal či jakkoliv nedovolil užití vozidla podle § 43a odst. 1, 2 téhož zákona, když tato skutečnost nebyla prokázána s tím, že žalovaný má skutkovou podstatu přestupku za naplněnou již samotným provozováním jízdní soupravy, při jejímž provozu byla překročena nejvyšší přípustná hmotnost jízdní soupravy (příp. i nejvyšší přípustná hmotnost na nápravu). Žalobce tvrdí, že o přetížení nevěděl ani vědět nemohl.
7. Žalobce má za to, že napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné, neboť v samotném výroku o vině rozhodnutí správního orgánu absentuje odkaz na konkrétní ustanovení zákona, či

prováděcího předpisu, („*které stanoví nejvyšší přípustnou hmotnost, jízdní soupravy atd...*“), jehož porušením měla být naplněna skutková podstata přestupku.

8. Dále žalobce tvrdí, že žalované rozhodnutí je zmatečné a vnitřně rozporné, neboť žalovaný sice tvrdí, že jízdní soupravu, která při nízkorychlostním kontrolním vážení překročila nejvyšší povolenou hmotnost motorového vozidla o 1.321 kg (o 7,3 %) a největší technicky přípustnou hmotnost na nápravu č. 2 o 741 kg (o 6,4 %), nicméně v napadeném rozhodnutí toliko uzavírá, že má za to, že při nízkorychlostním vážení bylo zjištěno překročení celkové hmotnosti silničního vozidla o 1,321 t, oproti hodnotě stanové vyhláškou.
9. Žalobce trvá na tom, že neporušil zákonná ustanovení, neboť nejvyšší hodnota hmotnosti jízdní soupravy prokazatelně překročena nebyla.
10. Dále se žalobce dovolával na § 21 odst. 1 zákona o odpovědnosti, tedy okolností pro zproštění odpovědnosti právnické osoby za přestupek. V průběhu celého řízení tvrdil a prokazoval, že o tvrzeném přetížení nevěděl a ani vědět nemohl, resp. že činil aktivní kroky k tomu, aby k takovému stavu vůbec nedošlo. Učinil přitom veškerá opatření, jízdní souprava byla podrobena vážení v místě nakládky, a to vždy s výsledkem, který jednoznačně ukazoval, že povolená hmotnost jízdní soupravy překročena nebyla. V daném případě byl přepravován sypký materiál, dne 13. 1. 2020 pak byli všichni řidiči žalobce proškoleni při celofiremním zasedání a byly stanoveny přesné postupy při nakládce a odsouhlasení jízdy dispečerem, což prokazoval v průběhu správního řízení printscreenem obrazovky z online systému.
11. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě odkázal na závěry obsažené v napadeném rozhodnutí a navrhl žalobu pro nedůvodnost zamítnout.

III. Posouzení věci krajským soudem

12. Soud na základě podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí, jakož i řízení, které jeho vydání předcházelo, a to v mezích žalobních bodů, kterými je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.), při přezkoumání vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s. ř. s.), a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná. Soud o věci samé rozhodl bez veřejného projednání věci za splnění podmínek podle § 51 odst. 1 s. ř. s.
13. Soud předně uvádí, že ačkoliv je povinností orgánů veřejné moci svá rozhodnutí řádně odůvodnit, nelze tuto povinnost interpretovat jako požadavek odpovědi na každou námitku, resp. argument. Rozsah reakce na konkrétní námitky je co do šíře odůvodnění spjat s otázkou hledání míry (proto zpravidla postačuje, jsou-li vypořádány alespoň základní námitky účastníka řízení), případně (za podmínek tomu přiměřeného kontextu) i s akceptací odpovědi implicitní - tzn., že na námitky lze reagovat i (např.) tak, že v odůvodnění svého rozhodnutí orgán veřejné moci prezentuje od názoru žalobce odlišný názor, který zdůvodní tak, že toto zdůvodnění poskytuje dostatečnou oporu výroku rozhodnutí. Ostatně i Ústavní soud v případě, že námitky stěžovatelů nejsou způsobilé změnit výrok rozhodnutí, tyto nevypořádává (srov. např. odstavec 24 nálezu ze dne 28. 5. 2009, sp. zn. II. ÚS 2029/08; rozhodnutí Ústavního soudu jsou dostupná z: <http://nalus.usoud.cz>), neboť si je plně vědom toho, že požadavky kladené na orgány veřejné moci – pokud jde o detailnost a rozsah vypořádání se s námitkami adresátů jejich aktů – nesmí být přemrštěné. Takové přehnané

požadavky by byly výrazem přepjatého formalismu, který by ohrožoval funkčnost těchto orgánů, především pak jejich schopnost efektivně plnit zákonem jim uložené úkoly.

14. Z obsahu správního spisu a z rozhodnutí žalovaného soud zjistil následující skutečnosti.
15. Správní orgán I. stupně dne 21. 11. 2019 prostřednictvím Krajského ředitelství policie Pardubického kraje, Odboru služby dopravní policie, Oddělení silničního dohledu Pardubice, obdržel oznámení o přestupku, kterého se měl žalobce dopustit, jak popsáno v úvodní části tohoto rozsudku. Z karet motorového vozidla tovární značky MERCEDES-BENZ, RZ X a přípojného vozidla tovární značky Schwarzmüller, RZ X, je prokázáno, že žalobce je provozovatelem předmětných vozidel. Za uvedený přestupek byla žalobci uložena příkazem č. j. MUPC 20197/2020 ze dne 29. 10. 2020 pokuta ve výši 18.000 Kč. Příkaz byl však v důsledku podání odporu žalobce zrušen a v řízení bylo s žalobcem pokračováno. Dne 2. 12. 2020 bylo žalobci doručeno vyrozumění o provedeném dokazování a seznámení s podklady pro rozhodnutí. Dne 4. 1. 2021 bylo provedeno dokazování listinami založenými ve správním spise za přítomnosti žalobce a jeho zmocněnce. Žalobce byl v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu seznámen s podklady pro vydání rozhodnutí. K provedeným důkazům a podkladům před vydáním rozhodnutí se žalobce vyjádřil v tom smyslu, že užití jízdní soupravy bylo zcela v souladu se zákonem o pozemních komunikacích, před vyjetím si řidič potvrdil nepřekročení celkové povolené hmotnosti jízdní soupravy a pohledem bylo prověřeno rovnoměrné rozložení nákladu. Souprava vozidla s návěsem byla ve správné konfiguraci, přičemž na vozidlo není možno umisťovat další systémy, které by zabránily přesouvání nákladu během cesty. Tedy žalobce byl toho názoru, že z jeho strany bylo vyvinuto maximální úsilí pro zajištění přepravy nákladu v souladu se zákonnými předpisy. Dále namítl, že v řízení došlo k procesním chybám, majícím za následek špatné stanovení nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu a v souvislosti s tímto doložil kopie technického průkazu. Dále uvedl, že se jednalo o přepravu sypkého materiálu, jehož definice je zakotvena ve vyhlášce č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, a tudíž podléhá kontrole pouze celkové váhy soupravy a ta byla v pořádku. Řidič je pravidelně školen a plní požadavky stanovené zákonnými předpisy.
16. Správní orgán I. stupně vydal dne 14. 1. 2021, pod č. j. MUPC 888/2021 rozhodnutí, kterým uznal žalobce odpovědným za přestupek ve výroku I. napadeného rozhodnutí a uložil žalobci v souladu s ust. § 35 až 40 zákona o odpovědnosti za přestupky a dle ust. § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, pokutu ve výši 18.000 Kč, spolu s povinností nahradit náklady řízení paušální částkou ve výši 1.000 Kč.
17. Žalobce v odvolání proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně zopakoval svoje námitky a doložil printscreen obrazovky z online systému pro zadávání vah.
18. Žalovaný odůvodnění nyní žalovaného rozhodnutí postavil zejména na dokladu o výsledku nízkorychlostního vážení, když uvedl, že má v souladu s právními předpisy mezi soustředěnými důkazními prostředky privilegované postavení. Zdůraznil přitom, že nesprávně zadané limitní hodnoty, které převzal správní orgán I. stupně z oznámení o přestupku nezpůsobují neplatnost dokladu o výsledku nízkorychlostního vážení a lze jej nadále použít jako podklad pro vydání rozhodnutí.
19. Nyní k samotnému posouzení věci krajským soudem.

20. Předně je třeba uvést, že posuzování přestupku je z hlediska časové působnosti ovládáno zásadou zákazu retroaktivity (*lex retro non agit*) s výjimkami jdoucími ve prospěch přestupce a zásadou „není zločinu bez zákona, není trestu bez zákona“ (*nullum crimen sine lege, nulla poena sine lege*). Podle § 2 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky proto platí: *Odpovědnost za přestupek se posuzuje podle zákona účinného v době spáchání přestupku; podle pozdějšího zákona se posuzuje jen tehdy, je-li to pro pachatele přestupku (dále jen "pachatel") příznivější.* A dále podle odst. 6 téhož zákonného ustanovení platí: *Pachateli lze uložit vždy jen takový druh správního trestu, který dovoluje uložit zákon účinný v době, kdy se o přestupku rozhoduje.* Tedy správní orgány v dané věci postupovaly v souladu s citovanými zákonnými ustanoveními, jestliže při posouzení odpovědnosti přestupku včetně kvalifikace skutkové podstaty přestupku použily právní úpravu platnou a účinnou v době spáchání přestupku, když v době jejich rozhodování byla stejná skutková podstata toliko uvedena pod jiným písmenem téhož paragrafu a odstavce zákona o pozemních komunikacích [§ 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích], tedy nedošlo k zániku trestnosti přestupku, přičemž z porovnání trestních sankcí dle § 42b odst. 6 písm. a), § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je zřejmé, že užití pozdějšího předpisu ve vztahu k uloženému trestu by nebylo pro žalobce příznivější, neboť je zcela shodné (pokuta do výše 500 000 Kč, 9 000 Kč za každou tunu). Jak přitom uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 30. 9. 2020, č. j. 7 As 125/2020-42: „Zásada použití pozdější příznivější právní úpravy zakotvená v čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod a provedená § 7 odst. 1 zákona o přestupcích, resp. § 2 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky neznamena, že správní orgán, či soud je povinen vypracovat rozsáhlý traktát na téma srovnání právní úpravy účinné v době spáchání deliktu a právní úpravy účinné v době rozhodování správních orgánů.“
21. Tedy krajský soud přezkoumal na základě žalobní námitky použití právní kvalifikace skutku a v souvislosti s tím i použití právní kvalifikace pro účely stanovení sankce a dospěl k závěru, že tato žalobní námitka není důvodná.
22. Z uvedeného vyplývá, že v dané věci je relevantní následující právní úprava (účinná v době spáchání přestupku).
23. Dle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích (ve znění platném a účinném v době spáchání přestupku ke dni 18. 11. 2019), se právnická nebo podnikající fyzická osoba dopustila 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.* Žalobci přitom bylo kladeno za vinu, že právě nedodržení limitních hodnot bylo zjištěno nízkorychlostním kontrolním vážením. U žalobce proto nelze dovodit zánik odpovědnosti za přestupek v důsledku změny právní úpravy.
24. Dle ustanovení § 43a odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích, *provozovatel vozidla nesmí přikázat nebo dovolit užití vozidla v případech podle odstavce 1 nebo 2, není-li jeho užití umožněno postupem podle zvláštního právního předpisu.* Zvláštním právním předpisem se rozumí zákon o pozemních komunikacích.
25. Dle ustanovení § 43a odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích řidič motorového vozidla nesmí užit vozidlo, jehož hmotnost, rozměry včetně nákladu nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol ohrožují

bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, není-li jeho užití umožněno postupem podle zvláštního právního předpisu.

26. Dle ustanovení § 43a odst. 2 písm. b) zákona o provozu na pozemních komunikacích platí, že řidič nesmí užít jízdní soupravu, pokud hmotnost nebo rozměry jednotlivých vozidel včetně nákladu, poměr hmotností jednotlivých vozidel nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, není-li její užití umožněno postupem podle zvláštního právního předpisu.
27. Dle ustanovení § 5 odst. 1 písm. g) bodu 3 vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel (dále též „vyhláška“), 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 trojnápravy přípojných vozidel součet zatížení všech náprav trojnápravy při jejím dílčím rozvoru nad 1,4 m do 1,8 m včetně - 27,00 t.
28. Dle ustanovení § 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.
29. Za přestupek dle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích lze dle ustanovení § 42b odst. 6 písm. a) téhož zákona uložit pokutu do 500 000 Kč. Dle ustanovení § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, jde-li o přestupek podle ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) téhož zákona činí *výměra pokuty 9 000 Kč za 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.*
30. K jednotlivým žalobním námitkám.
31. Soud předně uvádí, že rozhodnutí žalovaného je přezkoumatelné a netrpí zmatečností či vnitřní rozporností, jak tvrdí žalobce. Použitelnost právní úpravy byla vyložena shora.
32. K námitce nedostatečné právní kvalifikace ve výroku rozhodnutí krajský soud uvádí následující argumentaci. Povinnost uvést právní kvalifikaci ve výroku rozhodnutí o přestupku je zakotvena v § 93 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky. Přitom je třeba rozhodnutí správního orgánu I. stupně posuzovat jako jeden celek ve spojení s rozhodnutím žalovaného. V dané věci přitom již rozhodnutí správního orgánu I. stupně obsahuje dostatečnou právní kvalifikaci skutku, neboť je zde ve výroku uveden § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, § 43a odst. 5 téhož zákona. Ve výroku rozhodnutí žalovaného je zopakován § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích. Podstatné je, že žalobce jako přestupce nemohl být v pochybnostech o tom, jak je jeho skutek právně kvalifikován, neboť uvedená rozhodnutí k tomu nevytvářejí žádný prostor. Ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) uvedeného zákona sice odkazuje na jiný právní předpis, avšak je zcela jednoznačné, že se jedná o překročení limitů ve vztahu k hmotnosti silničního

vozidla, tedy nejedná se o takovou blanketní právní normu, která by odkazovala na vícero možných jednání ve vztahu k porušení povinnosti provozovatele silničního vozidla. Z uvedených důvodů je proto použití právní kvalifikace ve výroku rozhodnutí dostačující. Námitka nepřezkoumatelnosti pro nedostatky výroku rozhodnutí proto není důvodná.

33. Z citované právní úpravy ustanovení § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích, ve znění platném a účinném v době spáchání přestupku, je nepochybné, že právní kvalifikace přestupku byla zvolena správně. Tedy námitka žalobce o tom, že ust. §42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích na jeho případ nedopadá, je nedůvodná.
34. Pokud jde o samotné posouzení naplnění skutkové podstaty, zde se krajský soud plně ztotožnil s posouzením žalovaného, jak je uvedeno žalovaném rozhodnutí, na něž také odkazuje a dále uvádí stěžejní argumentaci, která vyústila v zamítnutí žaloby.
35. Zákonodárce s účinností od 1. 1. 2010 zavedl ustanovení týkající se vážení motorových vozidel (§ 38a až § 38d zákona o pozemních komunikacích), a to z důvodu ochrany pozemních komunikací. Je tedy zjevné, 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 v podobě dopravních nehod či poškození konkrétních pozemních komunikací. Ustanovení § 38a odst. 5 zákona o pozemních komunikacích, ve spojení s citovanými ustanoveními vyhlášky shora představují legislativní rámec, který ukládá, že provozovatel vozidla má nejen povinnost dodržovat hmotnostní limity celkové hmotnosti jízdní soupravy a vozidla, ale také hmotnostní limity na nápravu a skupinu náprav. *„Provozovatel vozidla (jízdní soupravy) přitom je povinen jednat a postupovat s náležitou a odbornou péčí, a tedy činit vše, aby dodržení stanovených hmotnostních limitů zajistil, a zabránil tak jejich překročení. V této souvislosti je nutno poukázat také na znění § 38c odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, které stanoví, že zjistí-li se při nízkorychlostním kontrolním vážení, že nápravný tlak překračuje míru stanovenou zvláštním právním předpisem, nesmí řidič pokračovat v další jízdě. Je tedy zřejmé, že zákonodárce přikládá překročení povolených nápravných tlaků větší důležitost než překročení celkové hmotnosti vozidla, kdy řidič může na základě povolení ke zvláštnímu užívání komunikace v jízdě pokračovat. 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 citovaných zákonných ustanovení. V opačném případě by 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“* (rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 25. 11. 2014, č.j. 57 A 44/2013–48, který byl potvrzen rozsudkem NSS ze dne 14. 8. 2015, č.j. 5 As 10/2015-27; rozhodnutí správních soudů jsou dostupná na www.nssoud.cz).
36. Je přitom na žalobci, jaké prostředky k zajištění výše uvedených povinností zvolí. Je možno nakládat v menším množství pod povolenou celkovou hmotnost, dále je např. vybavení vozidla příslušným technickým zařízením, které zajistí náklad proti pohybu (např. vybavení nákladového prostoru přepážkami či jiným vhodným zařízením), dále vlastnictví přenosných nápravných 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. Nízkorychlostní vážení je přitom nejen kontrolou nejvyšší povolené hmotnosti silničního vozidla, ale také kontrolou nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu a skupinu náprav

vozidla, dalších hmotnostních poměrů vozidla, a kontrolou nejvyšších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav. „Pokud tedy v průběhu přepravy dojde k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení, je předmětem této kontroly vedle nejvyšší povolené hmotnosti vozidla také kontrola nejvyšší povolené hmotnosti na jednotlivé nápravy a skupiny náprav, jakož i kontrola dalších stanovených veličin. Váha jízdní soupravy, vozidla jako takového a zatížení jednotlivých náprav jsou tak samostatnými veličinami, kterými je nutno se zabývat“ (viz opět rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 25. 11. 2014, č.j. 57 A 44/2013 – 48 a potvrzující rozsudek NSS ze dne 14. 8. 2015, č.j. 5 As 10/2015-27, kdy se rovněž jednalo o přepravu sypkého materiálu). Krajský soud doplňuje, že z žádné zákonné ustanovení nevyplývá, že v případě sypkého materiálu by měla být dána odpovědnost provozovatele pouze ve vztahu k celkové hmotnosti jízdní soupravy. Určitá korekce je provedena k řidiči vozidla, nikoli však provozovateli vozidla, jak vyplývá z ustanovení § 43 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích: *S výjimkou překročení největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav není řidič vozidla odpovědný za přestupek podle § 42a odst. 4 písm. c), pokud prokáže, že odesílatel nebo provozovatel vozidla mu vydal k přepravované zásilce doklad, v němž uvedl nižší hmotnost zásilky, než je její skutečná hmotnost, a při převzetí zásilky nemohl provést kontrolu hmotnosti zásilky. Řidič není 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.* Tedy žalobcem tvrzená okolnost, že celková váha soupravy byla v pořádku, nemůže obstát.

37. Jak již uvedeno shora, pokud jde o zjištěný skutkový stav, krajský soud se ztotožnil se zjištěním žalovaného, neboť v dané věci je stěžejním a ničím nevyvráceným důkazem doklad o výsledku nízkorychlostního vážení, kterým je spáchání přestupku žalobce jednoznačně prokázáno.

38. Je pravdou, že žalovaný v závěru odůvodnění rozhodnutí uvedl, že při nízkorychlostním vážení bylo zjištěno překročení celkové hmotnosti silničního vozidla o 1,321 t, oproti hodnotě stanovené vyhláškou, neuvedl již překročení největší technicky přípustnou hmotnost na nápravu č. 2 o 741 kg, činil tak však zcela logicky v souvislosti se stanovením výše pokuty dle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, který stanoví, že 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. Tedy nelze v uvedeném spatřovat vnitřní rozpor rozhodnutí, jak se domníval žalobce. Pokud jde o žalobcem sporované naplnění zákonné podmínky podle § 43a odst. 5 zákona o pozemních komunikacích, tedy že se musí jednat o přikázání, či dovození provozu motorového vozidla či jízdní soupravy, která ohrožuje stav pozemní komunikace, pak okolnost ohrožení byla prokázána právě provedeným nízkorychlostním vážením a to že, žalobce dovolil provoz motorového vozidla vyplývá jednoznačně z celého zjištěného skutkového stavu věci, kdy je žalobce provozovatelem vozidla a ani v průběhu správního řízení netvrdil, že by se jednalo o jízdu bez jeho vědomí.

39. Pokud jde o opravu limitních údajů, z nichž vycházel správní orgán I. stupně a k níž přistoupil žalovaný, pak soud opakuje, že jak vyplývá z ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu (usnesení rozšířeného senátu ze dne 12. 10. 2004, č. j. 5 Afs 16/2003-56, rozsudek ze dne 28. 12. 2007, č. j. 4 As 48/2007-80, rozsudek ze dne 17. 10. 2018, č. j. 5 As

260/2017-34, či rozsudek ze dne 25. 8. 2020, č. j. 2 As 226/2019-39), rozhodnutí správních orgánů I. a II. stupně tvoří z hlediska soudního přezkumu jeden celek, a to od jeho zahájení až do právní moci konečného rozhodnutí. Žalovaný je tedy zásadně oprávněn v odvolacím řízení napravovat vady prvostupňového řízení, doplňovat dokazování a prvostupňové rozhodnutí měnit. Žalovaný při právním posouzení skutku vycházel ze správných údajů největší technicky přípustné a povolené hmotnosti na nápravu, skupinu náprav, motorového vozidla a jízdní soupravy, tedy z údajů uvedených v technickém průkazu jednotlivých vozidel jízdní soupravy a z limitních údajů daných v § 5 odst. 1 písm. g) bodu 3, odst. 2 písm. a), § 6 odst. 2 vyhlášky. Žalovaný přitom opravil chybné zadání limitních, nikoli zvážených, hodnot správním orgánem I. stupně, což tedy v důsledku nemohlo mít vliv na celkové posouzení věci, jak rovněž uvedl žalovaný v odůvodnění svého rozhodnutí, a v tomto smyslu upřesnil odůvodnění rozhodnutí správního orgánu I. stupně, neboť zjištěno bylo přetížení na 2. nápravě o 741 kg, což způsobilo překročení celkové hmotnosti silničního vozidla o 1, 321 t. Tedy ani tato žalobní námitka nemůže obstát.

40. To, že je žalobce provozovatelem silničního vozidla bylo prokázáno v souladu s § 2 písm. b) zákona o provozu na pozemních komunikacích kartami vozidel tvořících jízdní soupravu a žalobce tuto okolnost ani v průběhu správního řízení nespороval. Uvedená odpovědnost žalobce za přestupek je objektivní odpovědností, tj. odpovědností bez ohledu na to, zda k porušení právní povinnosti došlo v důsledku úmyslného jednání pachatele nebo z nedbalosti. Pokud jde o liberační důvody na straně žalobce, pak jejich existence nebyla prokázána, neboť veškeré okolnosti, které žalobce uplatnil (zejména pravidelné školení řidičů) byly pouze plněním jeho zákonných povinností, nejednalo se o vyvinutí úsilí nad míru stanovenou zákonem. Stejně tak důkaz o tom, že v době nakládky byla hmotnost sypkého nákladu rozložena v souladu s právními předpisy (printscreen) není důvodem pro liberaci žalobce, neboť se nejedná o prokázání výjimečného případu, naopak žalobce prokázal, že v době nakládky zákonnou povinnost splnil. Jak již uvedeno, žalobce jako provozovatel vozidla byl povinen zabránit přetížení nejen v době nakládky, ale rovněž a zejména v době provozu vozidla na pozemní komunikaci, neboť právě při provozu na pozemní komunikaci může v důsledku přetížení dojít k prodloužení brzdné dráhy či k jinému negativnímu ovlivnění jízdních vlastností silničního vozidla. Naproti tomu žalobce mohl zajistit plnění zákonných povinností ve smyslu nepřetěžování pozemních komunikací přepravovaným nákladem způsobu demonstrativně uvedenými shora. K tomu lze odkázat na právní větu vytvořenou z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 8. 2015, č.j. 5 As 10/2015-27: *„Odpovědnosti za správní delikt se nelze zprostit odkazem na porušení povinnosti vlastními zaměstnanci, případně osobami, které právnická osoba při výkonu své činnosti používá. Účelem § 43 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, který obsahuje liberační důvod, je zabránění sankce ve zcela výjimečných případech, kdy by její uložení odporovalo jejímu smyslu; odpovědnosti za spáchaný správní delikt se nelze zprostit toliko odkazem na zabezpečení povinného školení řidičů.“* K tomu Nejvyšší správní soud ve věci ze dne 15. 12. 2016, č. j. 5 As 118/2016-24, uvedl: *„Pro provozovatele vozidla platí, že je zcela jeho věcí, jakým způsobem zajistí dodržování stanovených hmotnostních limitů vozidla, přičemž není úkolem správních orgánů mu k tomu poskytovat návod - srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 7. 2009, č. j. 9 As 92/2008-82“*. Obdobně lze odkázat rovněž na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 2. 2012, č. j. 8 As 58/2011-66: *„Odpovědnosti řidiče za přestupek se nelze zprostit poukazem na ujištění ze strany jiných osob, že je vše v pořádku, nebo*

případně poukazem na okolnosti průběhu a způsobu naložení převáženého materiálu či osobní nezkušenost“.

41. Krajský soud ze všech shora uvedených důvodů uzavřel, že správní orgány v dostatečném rozsahu zjistily stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a na jeho základě přijaly odpovídající právní závěry, jež řádně odůvodnily.

IV. Závěr a náklady soudního řízení

42. Krajský soud ze všech shora uvedených důvodů dospěl k závěru, že žaloba nebyla důvodná, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
43. Výrok o nákladech řízení se opírá o ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s., když žalobce nebyl ve věci úspěšný a úspěšnému žalovanému žádné náklady řízení nad rámec úřední činnosti nevznikly. Náklady soudního řízení vedeného u krajského soudu a náklady soudního řízení vedeného v této věci žalobce před Nejvyšším správním soudem tvoří jediný celek, krajský soud proto o jejich náhradě rozhoduje pouze jedním výrokem vycházejícím z § 60, přičemž platí, že pro výrok o náhradě nákladů řízení je rozhodující konečný výsledek ve věci, nikoliv dílčí výsledek řízení o kasační stížnosti (viz např. rozsudek NSS ze dne 19. 11. 2008, č. j. 1 As 61/2008-98: „*Do nákladů, o jejichž náhradě krajský soud rozhoduje v novém meritorním rozhodnutí poté, co jeho předchozí rozhodnutí bylo Nejvyšším správním soudem zrušeno a věc mu vrácena k dalšímu řízení, patří jak náklady vzniklé v novém řízení před krajským soudem, tak i náklady, které vznikly v původním řízení před krajským soudem, a též náklady, které vznikly v řízení o kasační stížnosti. Tyto náklady přitom tvoří jediný celek a krajský soud o jejich náhradě rozhodne jediným výrokem vycházejícím z § 60 s. ř. s.*“).

Poučení:

Toto rozhodnutí nabývá právní moci dnem doručení účastníkům řízení.

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

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

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

Pardubice 21. května 2024

JUDr. Petra Venclová, Ph.D., v. r.

předsedkyně senátu