



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Zuzany Bystřické a soudců Mariana Kokeše a Lubomíra Majerčíka v právní věci

žalobce: **J. N.**
zastoupený advokátem Mgr. Jaromírem Noskem
sídlem Furchova 373, 588 56 Telč

proti
žalovanému: **Krajský úřad Kraje Vysočina**
sídlem Žižkova 1882/57, 586 01 Jihlava

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 29. 11. 2023, č. j. KUJI 109504/2023, sp. zn. ODSH 13050/2023 Ma/Odv,

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci a průběh správního řízení

1. Žalobce se podanou žalobou domáhá zrušení v záhlaví citovaného rozhodnutí, kterým žalovaný podle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Telč, Odboru dopravy (dále též „správní orgán I. stupně“ či „městský úřad“) ze dne 4. 8. 2023, č. j. MěÚ Telč 4148/2022.

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 dne 9. 6. 2022 v 13:11 bylo na silnici I/23 u obce Markvartice, v lokalitě Kasárna provedeno nízkorychlostní vážení. Samotné kontrolní místo se nachází na silnici I/23 v těsné blízkosti okružní křižovatky silnice I/23 (Brno – Jindřichův Hradec) se silnicí I/38 (Jihlava – Znojmo), jsou zde tedy kontrolována jak vozidla jedoucí po silnici I/23, tak po silnici I/38. Při nízkorychlostním vážení bylo zjištěno u jízdní soupravy motorového vozidla Man, reg. zn. X s návěsem Schwarzmüller, reg. zn. 6C4 5205 překročení hodnot stanovených zvláštním právním předpisem (zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel). Provozovatelem vozidla byl žalobce. Nízkorychlostní vážení bylo zaznamenáno prostřednictvím mobilní váhy TENZOVÁHY, s.r.o. PW-10, vyr. číslo 01/12, ověření platné do 25. 4. 2023. Z doložených podkladů vyplynulo, že vážené motorové vozidlo překročilo o 407 kg (3,54 %) nejvyšší povolenou hmotnost na 2. nápravě a o 1 257 kg (6,98 %) nejvyšší přípustnou technickou hmotnost motorového vozidla, čímž došlo k překročení hodnot stanovených zvláštním právním předpisem. Za tento přestupek byla žalobci uložena pokuta ve výši 18 000 Kč.

II. Shrnutí argumentů obsažených v žalobě

3. Ve včas podané žalobě (§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, dále jen „s. ř. s.“), splňující též ostatní podmínky řízení (§ 65, § 68 a § 70 s. ř. s.), žalobce navrhl krajskému soudu, aby zrušil napadené rozhodnutí žalovaného i rozhodnutí správního orgánu prvního stupně (§ 78 odst. 3 s. ř. s.).
4. Žalobce svými žalobními námitkami jednak namítá vady v procesním postupu správních orgánů, kdy se nevypořádaly se všemi jeho námitkami a důkazními návrhy, jednak namítá nedostatečně zjištěný skutkový stav. Žalobce konkrétně tvrdí, že žalovaný si „vystačil pro svůj názor“ z technického zjištění o vážení soupravy, jakékoli rozpory a stanoviska, která v souladu s právy účastníka byly předkládány, nebyly buď vůbec řádně přezkoumatelně hodnoceny, případně byly zcela pominuty (účastnický výslech žalobce, technická specifikace návěsu).

III. Vyjádření žalovaného a replika žalobce

5. Žalovaný ve vyjádření k žalobě má za to, že v průběhu řízení byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Nad rámec napadeného rozhodnutí uvádí, že porušení hmotnostních limitů spolehlivě prokázal, vina žalobce je jasná. Pokud jde o důkazy navržené žalobcem, neprováděl je žalovaný s ohledem na to, že skutkový stav dostatečně prokazovaly důkazy již provedené. Co se liberačních důvodů týče, podle žalovaného je možné upustit od potrestání jen ve výjimečných případech. Žalovaný se proto domnívá, že žaloba není důvodná, a proto navrhuje, aby ji zdejší soud zamítl.
6. Na svém stanovisku i argumentaci pak žalobce setrval i v následné replice k vyjádření žalovaného.

IV. Posouzení věci soudem

7. Krajský soud, za splnění podmínek pro rozhodnutí věci bez nařízení jednání (§ 51 s. ř. s.), přezkoumal v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s. ř. s.) napadené rozhodnutí žalovaného, jakož i rozhodnutí správního orgánu I. stupně (stavebního úřadu), včetně řízení předcházející jejich vydání, a dospěl k závěru, že žaloba **není důvodná** (§ 78 odst. 7 s. ř. s.).

8. Nejprve se soud musel zabývat námitkou nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí. Její příčinou může být buď nesrozumitelnost, nebo nedostatek důvodů. V obou případech však platí, že je potřeba s tímto institutem zacházet obezřetně a vyhradit jeho užití pouze těm případům, kdy vady odůvodnění reálně brání soudu v tom, aby napadené rozhodnutí přezkoumal (ve vztahu k soudním rozhodnutím srov. k nesrozumitelnosti rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 4. 2013, čj. 6 Ads 17/2013–25, bod [19], k nedostatku důvodů pak usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 12. 2017, čj. 2 As 196/2016-123, č. 3668/2018 Sb. NSS, body [29] - [30]). Zejména je nutno zdůraznit, že správní orgán, stejně jako soud, není povinen vyvracet jednotlivě každou dílčí námitku, pokud své rozhodnutí jako celek logicky a přesvědčivě odůvodní (srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 12. 2. 2009 sp. zn. III. ÚS 989/08, N 26/52 SbNU 247). Žalobce své námitky stran nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí formuloval velmi obecně, soud proto ve stejně obecném duchu odpovídá, že napadené rozhodnutí shledal plně přezkoumatelným, neboť žalovaný v něm své důvody pro zamítnutí odvolání jasně formuloval. V návaznosti na to krajský soud napadené rozhodnutí neshledává ani zmatečným v situaci, kdy žalobce poukazuje odlišné údaje v procentuálním vyjádření nadváhy měřeného vozidla v odůvodnění napadeného rozhodnutí, neboť dle soudu se jedná o zjevné nesprávnosti způsobené patrně chybným výpočtem či nesprávným přepisem údajů, které ovšem neměly zásadní význam pro posouzení samotného přestupku. Údaje získané z měření (viz doklad o výsledku nízkorychlostního vážení), s nimiž operoval městský úřad při posouzení inkriminovaného jednání žalobce, totiž žádné pochybnosti nevzbuzovaly.
9. Pokud jde o otázku spáchání předmětného přestupku ze strany žalobce, 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. 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.
11. 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.
12. Krajský soud dále 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. 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.

13. Žalobce zejména namítá nedostatečně zjištěný skutkový stav. Věcné žalobní námitky lze zjednodušeně shrnout tak, že dle žalobce 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.
14. Krajský soud se proto zabýval zejména tím, jestli je ve správním spise dostatečně průkazně doloženo žalobcovo protiprávní jednání. K tomu krajský soud odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 12. 2015, č. j. 1 As 152/2015-24, z něhož plynou obecné závěry, které lze užít v zásadě v jakékoliv věci, jejíž podstatou je zjištění odpovědnosti za přestupek dle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích: *„Jen vážení provedené dle korektního postupu je totiž schopno poskytnout takové výsledky, které mohou v řízení o správním deliktu sloužit jako věrohodné důkazy. Naopak, pokud by vážení bylo provedeno nesprávným postupem, ať již v rozporu s návodem pro obsluhu vážicího zařízení, nebo v rozporu s relevantními ustanoveními předepsaných odborných metrologických postupů, není možné z takových důkazů při řízení o správním deliktu vycházet.“* Stejně tak nelze pominout, že se jedná o řízení z oblasti správního trestání, které je ovládáno zásadou vyšetřovací. Je na správním orgánu, aby opatřil dostatečně kvalitní a vypovídající důkazy a v případě, že obviněný vznese námitku zpochybňující vypovídající hodnotu těchto důkazů, je povinností správního orgánu tyto námitky rozptýlit.
15. Krajský soud má nicméně za to, že správní orgány dostatečně prokázaly, že žalobcovo vozidlo překročilo nejvyšší technicky povolenou hmotnost nákladního vozidla MAN o 1257 kg, na hnací nápravě pak došlo k překročení o 407 kg, naopak celková hmotnost jízdní soupravy překročena nebyla (prokázáno dodacím vážním lístkem č. 2DLV1 ze dne 9. 6. 2022). Ve spisovém materiálu je dále doložen doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení s evidenčním číslem č. 0000002/2022. V dokladu se nachází i fotodokumentace z místa provedení nízkorychlostního vážení. Použitá váha má potřebnou certifikaci a nic nenaznačuje tomu, že přesnost měření mohla být něčím ovlivněna. Tím je dostatečně prokázán závěr, že žalobce spáchal přestupek podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. Žalobcova argumentace, že skutkový stav byl zjištěn nedostatečně, je proto zcela lichá. Skutkový stav případu, co se přestupkového jednání týká, je zcela jasný.
16. Pokud chtěl žalobce svou vinu zpochybnit právě navrženými svědky (zaměstnanec žalobce, pracovníci odesílatele či příjemce nebo kontrolní pracovník), nemohl být úspěšný. Žalobcova odpovědnost za zmíněný přestupek není absolutní, ale je objektivní. Žalobcem

provozované vozidlo bylo přetížené a je vcelku jedno, zda jeho přetížení způsobil řidič, žalobce nebo jeho dodavatel. Veřejnoprávní odpovědnost leží na žalobci, který za provozované vozidlo odpovídá a má zajistit, aby vyhovovalo hmotnostním limitům. To, že se provozovatel vozidla nemůže odpovědnosti zprostit poukazem na chybu svého zaměstnance (řidiče), potvrdil i Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 20. 9. 2018, čj. 8 As 50/2017–33. Dodavatel zboží pak už vůbec nenese veřejnoprávní odpovědnost za to, že žalobcovo vozidlo bylo zatíženo nad rámec zákonných limitů. Pokud by snad požadoval po žalobcově zaměstnanci, aby naložil větší množství zboží, než je přípustné, měl by to zaměstnanec odmítnout (shodně viz rozsudek krajského soudu ze dne 19. 1. 2023, č. j. 30 A 142/2021-39).

17. Jak dále krajský soud konstatoval v rozsudku ze dne 4. 6. 2020, čj. 62 A 16/2019–93, zpochybnit správnost výsledků vysokorychlostního vážení za situace, kdy bylo váženo ověřeným měřidlem a je k dispozici vážní lístek a fotodokumentace, lze pouze prokázáním pochybení, která mají svůj základ v podmínkách na místě vážení či v provozu vozidla. Ačkoliv tento závěr vyslovil krajský soud u vysokorychlostního vážení, lze jej plně aplikovat i na vážení nízkorychlostní, které navíc probíhá u stojícího vozidla a měření tak nemůže ovlivnit pohyb nákladu za jízdy.
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), krajský soud má za to, že správní orgány se s ním vypořádaly dostatečně. Tím spíše, že krajskému soudu je z jeho soudní činnosti známo, že tímto právní zástupce žalobce argumentuje opakovaně – viz např. žalovaným citovaný rozsudek zdejšího soudu ze dne 26. 3. 2024, č. j. 31 A 71/2022-26, přičemž krajský soud neshledává v nyní projednávané věci důvod se odchýlit. Krajský soud v citovaném rozsudku konstatoval, 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.
19. Krajský 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 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.
20. 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.

21. 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 nepřepřevážet vůbec, nebo jej při splnění zákonných podmínek realizovat formou povolení zvláštního užívání pozemní komunikace.“* Tento závěr je analogicky aplikovatelný i na posuzovanou věc. 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.
22. Žalobce správnost výsledků měření zpochybňuje rovněž v souvislosti se znečištěním vozidla, avšak tento argument poprvé snáší až v žalobě. Krajský soud k tomu předně uvádí, že ani tento argument nepředstavuje nic nového v jeho rozhodovací činnosti (viz např. rozsudek ze dne 14. 2. 2022, č. j. 29 A 2/2022-75). Podle § 6 odst. 2 druhé věty vyhlášky č. 209/2018 Sb., platí, že v případě znečištění například blátem nebo zanesení sněhem se připouští překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy maximálně o 3 %. Každý z dokladů o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení vozidla a vážní lístek obsahuje kolonku „vozidlo znečištěno“, u které lze tuto skutečnost vyznačit; v nynějším případě žalobce ovšem nic takového uvedeno není, ani ve vyjádření řidiče k obsahu dokladu, ani v pozdějších podáních žalobce toto tvrzení předkládáno není.
23. Podstatné každopádně je, že se ve spise nacházejí fotografie kontrolovaného vozidla žalobce, které potvrzují správnost údaje uvedeného ve vážním lístku. Tyto fotografie zachycují vozidlo zepředu, zezadu a z boku. Částečně jsou na nich vidět i podběhy vozidla. Není z nich přitom patrné, že by vozidlo bylo nějak výrazně znečištěné. Pokud by totiž na podvozku byla výrazná vrstva bláta, toto znečištění by se jistě alespoň do určité míry projevilo i na dalších částech vozidla. To se však nestalo. Z fotografií je navíc zřejmé, že v den měření bylo hezké počasí a vozovka byla suchá. Nelze proto předpokládat, že by k výraznějšímu znečištění jízdní soupravy mohlo dojít. Ani tato námitka proto není důvodná.
24. Zbývající argumentační linie v žalobě pak obecně míří toliko k posouzení otázky liberace, kdy žalobce namítá, že nevyslechnutí navržených svědků znemožnilo řádné posouzení otázky možného vyvinění žalobce.
25. Ani s touto námitkou se nicméně krajský soud neztotožňuje. 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.

26. 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). Podle § 21 odst. 1 téhož zákona právnická osoba za přestupek neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila.
27. 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).
28. 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.“

29. V nyní projednávané věci chtěl žalobce liberovat pomocí svědeckých výpovědí. Krajskému soudu nicméně není jasné, jakým způsobem. Žalobce totiž vůbec konkrétně neuvedl, co měli navrzení svědci potvrdit či vyvrátit, neboť žalobce navrhl vyslechnout řidiče, dodavatele či kontrolní pracovníky, kteří vážení prováděli, primárně ke zpochybnění samotného přestupku – vážení. Jak již bylo zmíněno výše, žalobce navrhoval výslech svědků k okolnostem, které byly v řízení prokázány bez pochybností jinými důkazy. Zde krajský soud spatřuje paradox v argumentaci žalobce, který na jednu stranu tvrdí, že přestupek nespáchal, a na stranu druhou se domáhá aplikace liberačních důvodů. Ve vztahu ke své liberaci nicméně žalobce svou žalobní argumentaci nikterak blíže nerozvinul.
30. Krajský soud na závěr shrnuje, že napadené rozhodnutí považuje za správné, neboť žalovaný jednoznačně prokázal vinu žalobce za spáchaný přestupek, který za popsání jednání nese objektivní odpovědnost. Přitom žalobce nenabídl žádné relevantní argumenty, kterými by provedené měření věrohodně zpochybnil. Ani podmínky liberace podle § 21 odst. 1 přestupkového zákona nebyly splněny, jelikož žalobce neupřesnil, v čem mělo spočívat mimořádné úsilí, které vynaložil, aby přestupku zabránil.

V. Závěr a náklady řízení

31. Krajský soud proto na základě výše uvedeného žalobu dle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl, neboť není důvodná.
32. O náhradě nákladů řízení krajský soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce ve věci úspěch neměl (žaloba byla jako nedůvodná zamítnuta), a nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému správnímu orgánu, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníku řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly, protože mu soud náhradu nákladů řízení nepřiznal.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. 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. září 2024

Zuzana Bystřická v.r.
předsedkyně senátu