



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Petra Šebka a soudců Mgr. Jana Jiráska, Ph.D., a JUDr. Václava Štencla, MA, v právní věci

žalobce: **AUTODOPRAVA CHALUPECKÝ s.r.o.**
sídlem K Lomu 76, Beroun-Jarov
zastoupený advokátem JUDr. Václavem Polomisem
Randova 306, Klatovy

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 1. 2024, č.j. KUZL 2642/2024,

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobce se žalobou domáhá zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 1. 2024, č.j. KUZL 2642/2024, kterým bylo podle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Uherský Brod ze dne 11. 7. 2023, č.j. MUUB/64458/2023. Městský úřad rozhodl, že žalobce porušil § 5 odst. 1 písm. b) a § 5

odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel (dále jen „vyhláška“) a spáchal tak přestupek podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Za tento přestupek městský úřad uložil žalobci pokutu ve výši 27 000 Kč.

II. Shrnutí argumentů obsažených v žalobě

2. Žalobce namítá nesprávnost postupu městského úřadu a stejně tak považuje za nesprávný postup žalovaného; podle žalobce nebyl spolehlivě zjištěn skutkový stav věci. Správní orgány se nezabývaly samotnou podstatou projednávané věci. Žalovaný se v rámci odůvodnění svého rozhodnutí vůbec nezabýval námitkami žalobce, dostatečně se s nimi nevypořádal.
3. Dále má žalobce za to, že ze spisového materiálu vyplývá, že váhy nebyly řádně ověřeny – spisový materiál neobsahuje protokol o jejich kalibraci.
4. Nejzásadnějších pochybení žalovaného žalobce spatřuje ve výkladu vyhlášky. Dle § 5 odst. 2 písm. k) vyhlášky platí, že hodnoty hmotností vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí u jízdních souprav 48 t. Podle současné právní úpravy tedy nedošlo k překročení maximální povolené hmotnosti. Z § 6 vyhlášky potom vyplývá, že bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a stav pozemní komunikace ohrožuje provozovatel vozidla pouze v případě, že dojde ke kumulativnímu naplnění všech zde uvedených bodů a), b), c). S tímto argumentem se žalovaný přesvědčivě nevypořádal.
5. Správní orgány rovněž nesprávně posoudily možný liberační důvod. Žalobce převážel sypký materiál. Je zřejmé, že působením fyzikálních sil docházelo k posouvání materiálu v přívěsu, a to na základě zrychlování, brždění či zatáčení vozidla. Žalobce přitom neměl a obecně v takových případech nemá jakoukoliv možnost, jak takovému posunu nákladu zabránit. Žalobce dbal na to, aby nebyla překročena maximální povolená hmotnost vozidla. Po naložení proto vozidlo zvažil, přičemž ani jednotlivé nápravy v tomto okamžiku nebyly přetíženy. Náklad byl rovnoměrně rozmístěn. Takový stav však není možné zajistit po celou dobu přepravy, a to s ohledem na charakter nákladu a působení fyzikálních sil. Žalobce má tak za to, že vynaložil veškeré úsilí, které po něm bylo možno požadovat.
6. Žalobce tak navrhuje napadené i jemu předcházející rozhodnutí zrušit.

III. Vyjádření žalovaného

7. Žalovaný ve svém vyjádření odkázal na odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí, kde se k žalobním námitkám podrobně vyjádřil. Téměř všechny žalobní námitky jsou totiž totožné s námitkami odvolacími. Žalovaný je přesvědčen, že v provedeném správním řízení postupoval v souladu s platným právem, a proto soudu navrhuje podanou žalobu pro nedůvodnost zamítnout.

IV. Posouzení věci

8. Žaloba byla podána včas [§ 72 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (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.).

9. 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.)
10. Podle § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky hodnoty hmotností na nápravu, skupinu náprav vozidla a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí u jednotlivé hnací nápravy – 11,50 t.
11. Podle § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky hodnoty hmotností vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí u motorových vozidel se dvěma nápravami – 18,00 t.
12. Podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích se právnická nebo podnikající fyzická 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.
13. Podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích jde-li o přestupek podle § 42b odst. 1 písm. s), činí výměra pokuty 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy stanovenou zákonem o silničním provozu. Není-li nejvyšší povolená hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 Kč. Bylo-li zjištěno překročení největší povolené hmotnosti vozidla i jízdní soupravy, určí se výměra pokuty podle největšího překročení.
14. Podle § 21 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich („přestupkový zákon“), právnická osoba za přestupek neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila.
15. 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.
16. U vysokorychlostního i nízkorychlostního vážení musí používané váhy splňovat metrologické podmínky stanovené právními předpisy. Jedná se především o podmínku metrologické návaznosti, tedy nejvyšší možné přesnosti měření s ohledem na prostředí, ve kterém váhy v praxi fungují. Vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 345/2002 Sb.“), v položce 2.1.3 své přílohy určuje u vah pro vysokorychlostní i nízkorychlostní vážení lhůtu k ověření na jeden rok. Existence ověření se prokazuje ověřovacím listem nebo úřední značkou vydanými Českým metrologickým institutem nebo autorizovaným metrologickým střediskem. Odchylka přesnosti - relativní chyba měření - činí dle uvedené vyhlášky u vysokorychlostního vážení 5 % pro celkovou hmotnost vozidla a 11 % při měření zatížení nápravy.

17. Zdejší soud předně poukazuje na to, že kromě námitky, že váhy, které vážily vozidlo nebyly řádně ověřeny, neboť spisový materiál neobsahuje protokol o jejich kalibraci, jsou žalobní námitky totožné s těmi odvolacími. Žalobce tvrdí, že se žalovaný jeho námitkami vůbec nezabýval, řádně se s nimi nevypořádal.
18. S ohledem na velmi obecně vznesenou žalobní argumentaci musí zdejší soud na tomto místě podotknout, že kvalita žaloby předurčuje kvalitu rozhodnutí soudu; řízení před správními soudy je ovládáno zásadou dispoziční. Je-li tedy žaloba kuse zdůvodněna, je tak předurčen nejen rozsah přezkumné činnosti soudu, ale i obsah rozsudku soudu. Soud není povinen ani oprávněn domýšlet argumenty za žalobce.
19. Žalobce nevymezil žádnou konkrétní argumentaci (pouze zopakoval odvolací námitky). Přitom je na první pohled zřejmé, že se žalovaný ke vzneseným odvolacím námitkám podrobně vyjádřil, konkrétně na str. 5 – 7 napadeného rozhodnutí. Žalovaný zde vypořádal námitku nepřezkoumatelnosti, námitku ohledně aplikace § 6 a § 5 odst. 2 písm. k) vyhlášky i námitku ohledně převozu sypkého materiálu a související možnosti liberace.
20. Žalovaný mj. poukázal na irelevanci argumentace ohledně aplikace § 6 a § 5 odst. 2 písm. k) vyhlášky. V posuzované věci totiž došlo k porušení § 5 odst. 1 písm. b) a § 5 odst. 2 písm. a) vyhlášky. K § 6 vyhlášky žalovaný dodal, že se jedná o ustanovení týkající se největších technicky přípustných hmotností vozidel (které mohou a nemusí být stejné jako největší povolené hmotnosti vozidel). Vykládat toto ustanovení tak, že musejí být splněny všechny tři body kumulativně, aby došlo k naplnění skutkové podstaty přestupku, pokládá žalovaný za logický nesmysl. Znamenalo by to například, že nelze vůbec postihovat jednotlivé vozidlo (nákladní automobil bez přípojného vozidla) za překročení největší technicky přípustné hmotnosti. Nebyla by splněna totiž podmínka překročení této hmotnosti u jízdní soupravy, tedy písm. b), jelikož vozidlo není jízdní soupravou. Právě u takových ustanovení se přímo nabízí teleologický výklad zákona, přičemž smysl zákona a úmysl zákonodárce je jednoznačný, aniž by bylo potřeba zkoumat použité gramatické spojky. Nic to ale nemění na faktu, že § 6 odst. 1 vyhlášky a jeho výklad, je v této věci irrelevantní, neboť nebylo vůbec aplikováno. Soud se s touto argumentací plně ztotožňuje a považuje ji za dostatečnou.
21. Co se týče převozu sypkého materiálu (a možnosti liberace), žalovaný především poukázal na stanoviska Ministerstva dopravy, důvodovou zprávu k zákonu č. 193/2018 Sb. a judikaturu správních soudů. Rovněž uvedl, že s účinností od 1. 10. 2018 byla zmírněna tvrdost postihování řidiče v případě, že se jedná o přepravu sypkého materiálu; v případě překročení povolených hmotností na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol se může řidič zprostit odpovědnosti za tento přestupek. Toto zproštění odpovědnosti však nedopadá na provozovatele vozidla, ale toliko na řidiče. Odpovědnost provozovatele vozidla zůstane zachována v plném rozsahu, neboť provozovatel vozidla má možnost ovlivnit, jaký náklad bude naložen, o jaké hmotnosti a jakým způsobem. Provozovatel vozidla může zajistit, aby bylo vozidlo vybaveno přepážkami či zvolit jiná technická řešení, která by pohyb materiálu minimalizovala či může rozhodnout o množství sypkého materiálu, které bude přepravováno, a při nakládce ponechat dostatečnou rezervu v zatížení jednotlivých náprav a kol tak, aby ani při přesunu materiálu při jízdě nedošlo k překročení nejvyšších povolených hodnot. Žalobce v daném případě k možnosti liberace nepředložil žádný relevantní důkaz. I s touto argumentací se zdejší soud zcela ztotožnil.
22. Jakkoli žalobci v obecné rovině nic nebrání, aby v rámci žalobních bodů zopakoval své argumenty vyjádřené v průběhu řízení před správními orgány, musí vzít v úvahu, že žalobou

napadá právě rozhodnutí o odvolání, které jeho argumenty uplatněné v odvolání vypořádává. V daném případě je ze žalobní argumentace zřejmé, z jakých důvodů žalobce považuje napadené rozhodnutí a prvostupňové rozhodnutí v tomto ohledu za nezákonná, a žalobní námitky je tedy nutno považovat za řádně uplatněné žalobní body. Žalobce však výrazným způsobem snížil svoji šanci na procesní úspěch, neboť v žalobě v zásadě zopakoval námitky vznesené v průběhu správního řízení, aniž by věcně reagoval na odůvodnění napadeného rozhodnutí, v němž se žalovaný s totožným okruhem jeho námitek vypořádal a přezkoumatelným způsobem popsal a vysvětlil, na základě jakých konkrétních úvah vycházejících ze zjištění plynoucích z důkazních prostředků provedených v řízení uzavřel o nedůvodnosti námitek. Soud totiž není oprávněn za žalobce domýšlet další argumenty. V té části žalobní argumentace, kde žalobce setrval na dříve uplatněných námitkách a neprezentoval dostatečně konkrétní názorovou oponenturu vedoucí ke zpochybnění závěrů správního orgánu, pak nemusel ani soud hledat způsob pro alternativní a originální vyjádření závěrů, k nimž již správně dospěl správní orgán.

23. Žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí dostatečně reagoval na všechny klíčové námitky uplatněné v průběhu odvolacího řízení. Vyslovil své závěry, připojil úvahy, jimiž byl při vypořádání té které námitky veden. Z odůvodnění napadeného rozhodnutí jsou podle přesvědčení soudu jednoznačně seznatelné důvody, pro které žalovaný považoval argumentaci žalobce za neopodstatněnou. Z napadeného rozhodnutí je zřejmé, jakými úvahami se správní orgán při rozhodování řídil, soud proto v podrobnostech na jeho obsah odkazuje.
24. Lze ještě dodat (vzhledem k argumentaci § 5 odst. 2 písm. k/ vyhlášky), že v posuzované věci nebyla „problémem“ hmotnost celé jízdní soupravy (dle vyhlášky max. 48 t), nýbrž hmotnost silničního vozidla (dle vyhlášky max. 18 t) a hmotnost na hnací nápravu u osy č. 2 (dle vyhlášky max. 11,5 t).
25. Zdejšímu soudu tak zbývá vypořádat námitku, že váhy, které vážily vozidlo, nebyly řádně ověřeny, neboť spisový materiál neobsahuje protokol o kalibraci vah. Tato námitka však také není důvodná.
26. Zdejší soud provedl na jednání na základě návrhu žalovaného k prokázání této skutečnosti důkaz listinou „Potvrzení o ověření stanoveného měřidla“ vydané Českým metrologickým institutem dne 4. 11. 2022 na váhy TENZOVÁHY. Platnost ověření byla do 31. 12. 2023 (přestupky byly spáchány dne 25. 4. 2023 a 3. 5. 2023). Žalobce přitom svou obecnou argumentaci již dále nerozvedl. Potvrzení o ověření stanoveného měřidla je veřejnou listinou ve smyslu § 53 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, které svědčí tzv. presumpe správnosti. Použité měřidlo tedy mělo vlastnosti požadované § 9 odst. 1 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii.
27. Pro úplnost zdejší soud dodává, že se ztotožňuje s názorem žalovaného, že potvrzení o ověření stanoveného měřidla není dokladem povinným (a nebývá běžně součástí správního spisu). Nutno přitom zopakovat, že daná námitka nebyla v průběhu správního řízení žalobcem vznesena a žalovaný tedy nepochybil, pokud potvrzení o ověření nezaložil do správního spisu.

V. Závěr a náklady řízení

28. Ze shora uvedených důvodů zdejší soud žalobu zamítl dle § 78 odst. 7 s. ř. s. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl dle § 60 s. ř. s. Neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu

nákladů řízení, žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly.

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 17. 6. 2025

Petr Šebek v. r.
předseda senátu