



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Lenky Matyášové a soudců JUDr. Jakuba Camrdy a Mgr. Ondřeje Mrákoty v právní věci žalobce: **M. C.**, zastoupený Mgr. Robertem Lososem, advokátem se sídlem nám. Republiky 3, Plzeň, proti žalovanému: **Krajský úřad Plzeňského kraje**, se sídlem Škroupova 18, Plzeň, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 19. 3. 2013, č. j. DSH/1562/13, č. j. DSH/1565/13 a č. j. DSH/1569/13, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Plzni ze dne 25. 11. 2014, č. j. 57 A 44/2013 - 48,

**t a k t o :**

- I.** Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II.** Žalovanému **s e** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti **n e p ř i z n á v á .**

**O d ů v o d n ě n í :**

Žalobce podal kasační stížnost proti shora označenému rozsudku Krajského soudu v Plzni (dále „krajský soud“), kterým byly zamítnuty žaloby proti rozhodnutím žalovaného ze dne 19. 3. 2013, č. j. DSH/1562/13, č. j. DSH/1565/13 a č. j. DSH/1569/13. Těmito rozhodnutími žalovaný zamítl odvolání žalobce a potvrdil jimi rozhodnutí Městského úřadu Klatovy, odboru dopravy – dopravního úřadu ze dne 31. 12. 2012, č. j. OD/12491/12/Ba, ze dne 31. 12. 2012, č. j. OD/12503/12/Ba a ze dne 31. 12. 2012, č. j. OD/12507/12/Ba, kterými byl žalobce ve třech případech shledán vinným ze spáchání správních deliktů dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), neboť ve dnech 25. 5. 2012, 3. 7. 2012 a 9. 10. 2012 při kontrolním vážení vozidel (návěsových souprav), jejichž provozovatelem je žalobce, bylo zjištěno u přípojného vozidla překročení největší povolené hmotnosti trojnápravy a došlo k překročení limitních hodnot stanovených v § 15 odst. 1 písm. e) vyhlášky č. 341/2002 Sb.

## I. Vymezení věci

Ze spisového materiálu vyplynulo, že dne 25. 5. 2012, dne 3. 7. 2012 a dne 9. 10. 2012, při kontrolním vážení vozidel, která provozuje žalobce, překračovaly součty zatížení tří náprav 3+4+5 (tj. trojnáprav) přípojných vozidel ve všech třech případech stanovené maximum 24 tun a ve všech třech případech tedy došlo k překročení maximální hmotnosti na skupině náprav 3+4+5, kterou stanoví vyhláška.

Žalobce v podaných žalobách namítal, že se žalovaný nevypořádal s jeho stěžejní námitkou, že § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je liberačním ustanovením společným vůči všem skutkovým podstatám správních deliktů dle § 42a a § 42b zákona o pozemních komunikacích. Podle žalobce by byla porušena zásada rovnosti účastníka a jeho práv a povinností před zákonem, pokud by platila úvaha správního orgánu prvního stupně o vyloučení liberačního ustanovení ve vztahu ke skutkové podstatě správního deliktu dle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích. Dále žalobce namítal, že žalovaný v rámci hodnocení liberačního důvodu spočívajícího v tom, že žalobce řádně a pravidelně školí své řidiče, nepřihlédl k tomu, že časově relevantní školení bylo zaměřeno na dodržování povinností dle vyhl. č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích s důrazem na rozložení a zabezpečení nákladů a dále, že účastníky školení byli právě řidiči, kteří řídili vozidla, jejichž přetížení je předmětem řízení. Žalobce dále poukazoval na to, že u vážení ze dne 9. 10. 2012 nebylo možno přezkoumatelně zjistit, která z náprav na trojnápravě byla přetížena; přitom na místě nakládky lze kontrolovat toliko celkovou naloženou hmotnost jízdní soupravy, a proto řidiči vedeni právě náležitou opatrností při nakládce přizpůsobili její množství tak, aby nebyla nejen překročena, ale zdaleka ani naplněna největší technicky povolená hmotnost jízdní soupravy. Žalobce dále poukazoval na skutečnost, že váhy v místě nakládky neměří zatížení jednotlivých náprav jízdní soupravy, a proto nemá řidič a ani provozovatel vozidla jinou možnost jak zabránit překročení hodnot stanovených zvláštním předpisem, než jedinečně přizpůsobit množství nakládky pod celkovou hmotnost soupravy, což bylo v daných případech učiněno.

Krajský soud připustil, že prvostupňový správní orgán chybně spojoval možnost liberace jen s § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích a předpokládal objektivní odpovědnost žalobce bez možnosti vyvinění, nicméně tato chyba neměla dle soudu vliv na zákonnost rozhodnutí, neboť věcným posouzením existence případných liberačních důvodů se prvostupňový orgán zabýval a došel k závěru, se kterým se krajský soud ztotožnil, a to, že v daném případě se žalobce své odpovědnosti nezprostil. Řádné a pravidelné školení řidičů, a to včetně proškolení ohledně dodržování povinností dle vyhlášky č. 341/2002 Sb., považoval krajský soud shodně se správními orgány obou stupňů za samozřejmou povinnost žalobce jako provozovatele vozidel, kterou nelze hodnotit jako vynaložení veškerého úsilí dle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích.

## II. Obsah kasační stížnosti a vyjádření žalovaného

Kasační stížnost podal žalobce (dále jen „stěžovatel“) z důvodů specifikovaných v § 103 odst. 1 písm. a) b) a d) zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen s. ř. s.).

Stěžovatel opětovně namítá, že žalovaný ve svém rozhodnutí nevypořádal řádně jeho námitku liberace ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích; žalovaný se zabýval pouze námitkou provádění školení řidičů, ale pominul další námitku stěžovatele, kterou

pokračování

zpochybňoval vážní lístek ze dne 9. 10. 2012, který neobsahoval naměřené hmotnosti u jednotlivých náprav. Nevypořádaná zůstala i námitka stěžovatele, ve které tvrdil, že u přepravy sypkého materiálu nelze zabránit posunu nákladu během jízdy a není v moci řidiče zjistit po nakládce při kontrolním vážení v místě nakládky případné přetížení nápravy. Pro uvedené vady měla být rozhodnutí správního orgánu zrušena pro nepřezkoumatelnost, což krajský soud neučinil a namítanou nepřezkoumatelnost rozhodnutí napravoval sám doplněním závěrů žalovaného.

Stěžovatel nesouhlasí se závěrem krajského soudu, že překročení povolených nápravových tlaků je z hlediska bezpečnosti silničního provozu nebezpečnější než přetížení celkové hmotnosti vozidla, neboť v případě přetížení celkové hmotnosti má takové vozidlo výrazně horší brzdný účinek než v případě přetížení jedné nápravy v trojnápravě.

Stěžovatel rovněž polemizuje s částí odůvodnění rozhodnutí krajského soudu, ve které soud uvedl možné prostředky k zajištění povinností provozovatele vozidla dle § 38a odst. 5 zákona o pozemních komunikacích, ve spojení s § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb. Možnost snížení množství nákladu více než o 10 % pod povolenou hmotnost pokládá stěžovatel za nesmyslnou s ohledem na ekonomickou neúnosnost takového řešení nakládky. Stěžovatel dále odmítá možnost vybavení nákladového prostoru přepážkami, a uvádí technické a konstrukční důvody, pro které je tento způsob zajištění nákladu nemožný. V této souvislosti stěžovatel rovněž namítá, že není povinností stěžovatele vlastnit přenosné nápravové váhy, kterými by mohlo být vozidlo vybaveno; výrobci do tahačů ani návěsu kontrolní váhy neinstalují. Dle názoru stěžovatele krajský soud vykládá povinnosti stanovené provozovateli vozidel v § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích bez znalosti situace na trhu dopravních služeb ve stavebnictví.

Z uvedených důvodů stěžovatel navrhuje, aby Nejvyšší správní soud napadený rozsudek krajského soudu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

Žalovaný v písemném vyjádření ke kasační stížnosti zejména uvedl, že stěžovatel ani v kasační stížnosti neuvedl žádný liberační důvod ve smyslu § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Žalovaný se dále ztotožnil s argumentací krajského soudu v odůvodnění napadeného rozsudku a odmítl tvrzení stěžovatele, že vyvinul veškeré úsilí a již více nemůže hmotnost provozovaných vozidel ovlivnit. Přijetí této argumentace by dle žalovaného znamenalo rezignovat na ochranu veřejného zájmu stanovením hmotnostních limitů vozidel. Podle žalovaného je třeba řešit otázku, jaká konkrétní opatření proti přetížení vozidla stěžovatel učinil, nikoliv zda je možné přetížení vozidla zabránit.

Žalovaný navrhl, aby Nejvyšší správní soud kasační stížnost jako nedůvodnou zamítl.

### III. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

Kasační stížnost je podle § 102 a násl. s. ř. s. přípustná a stěžovatel v ní namítá důvody podle § 103 odst. 1 písm. a), b) a d) s. ř. s. Jejím rozsahem a důvody je Nejvyšší správní soud podle § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s. vázán. Nejvyšší správní soud přitom neshledal vady podle § 109 odst. 4 s. ř. s., k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti.

Kasační stížnost není důvodná.

Stěžovatel předně uplatňuje jako důvod kasační stížnosti námitku nepřezkoumatelnosti; Nejvyšší správní soud se nejprve zabýval touto námitkou, neboť byla-li by důvodná a rozhodnutí

krajského soudu bylo shledáno nepřezkoumatelným, nebylo by možné se zabývat námitkami ostatními.

Stěžovatel v kasační stížnosti neuvedl, z jakých konkrétních důvodů považuje rozhodnutí krajského soudu nepřezkoumatelné, ani s jakými žalobními námitkami se krajský soud v odůvodnění nevypořádal. Ve vztahu k obecně formulovaným námitkám srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 4. 2004, čj. 3 Azs 18/2004 - 37, publikovaný pod č. 312/2004 Sb. NSS, podle kterého „*pokud stěžovatel v kasační stížnosti uvádí pouze námitky obecného charakteru, aniž upřesňuje, které konkrétní důkazy či podklady pro rozhodnutí žalovaného v odůvodnění jeho rozhodnutí chybí, je takové tvrzení bez uvedení konkrétních skutečností nedůvodné*“. I přes nekonkrétnost této námitky Nejvyšší správní soud napadený rozsudek posoudil a shledal, že je srozumitelný, přezkoumatelný a že obsahuje všechny důvody pro rozhodnutí ve věci.

Stěžovatel v kasační stížnosti namítá, že není správný závěr krajského soudu o tom, že se prvoinstanční správní orgán i žalovaný řádně a úplně vypořádali se všemi liberačními námitkami stěžovatele. Nevypořádaná zůstala dle stěžovatele námitka, že z vážního lístku ze dne 9. 10. 2012 nelze zjistit, která z náprav trojnápravy byla přetížená; a pokud jde o námitku, že u přepravy sypkého materiálu nelze zabránit jeho posunu během jízdy a řidič proto nemůže po nakládce zjistit při kontrolním vážení případné přetížení náprav, stěžovatel namítal, že se touto námitkou správní orgán prvního stupně nezabýval vůbec a žalovaný se jí věnoval jen v obecné rovině s poukazem na povinnost provozovatele postupovat s odbornou péčí.

K námitce stran náležitostí vážního lístku ze dne 9. 10. 2012 (nebylo z něj seznatelné, u které nápravy došlo k přetížení) krajský soud tomuto nedostatku přisvědčil, nicméně posoudil, že tato vada neměla vliv na deliktní odpovědnost stěžovatele, neboť s ohledem na § 15 odst. 1 písm. e) vyhlášky č. 341/2002 Sb. skutečnost, jaká konkrétní náprava ze tří u přípojného vozidla byla a v jaké míře přetížená, nebyla podstatná. Rozhodným byl součet hmotností na všech třech nápravách (3+4+5), jak výslovně stanoví shora citované ustanovení. Nejvyšší správní soud závěru krajského soudu musí přisvědčit. Tento závěr má oporu v podkladech správního řízení, v nichž relevantní dokument – protokol o kontrole (vážní lístek) ze dne 9. 10. 2012 - nezavdává pochybnost o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení a je z něj zřejmé, že došlo k překročení hmotnostního limitu u jedné z kontrolovaných veličin, a to právě u trojnápravy přípojného zařízení (návěsu). Argument stěžovatele o chybějících údajích ve vážním lístku tedy nemohl zpochybnit výsledky kontrolního vážení. Údaje o hmotnosti naměřené na jednotlivých nápravách nebyly rozhodující z hlediska správního deliktu, kterého se stěžovatel dopustil, proto skutečnost, že se žalovaný ani správní orgán ve svých rozhodnutích výslovně absencí těchto údajů ve vážním lístku nezabývaly, nepůsobuje nezákonnost jejich rozhodnutí. Nízkorychlostní kontrolní vážení zahrnuje kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla, kontrolu největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla a kontrolu největších povolených rozměrů vozidel a jízdních soupřav. V projednávané věci není pochyb o tom, že v případě stěžovatele došlo k překročení největší povolené hmotnosti silničního vozidla a její rozdělení na nápravy stanovené právním předpisem.

Stěžovatel dále tvrdí, že byl dán relevantní liberační důvod, neboť u přepravy sypkého materiálu nelze zabránit jeho posunu během jízdy a řidič při kontrolním vážení v místě nakládky zjistí jen celkovou hmotnost jízdní soupřavy, nikoliv případné přetížení náprav. Podle stěžovatele se orgán prvního stupně touto argumentací nezabýval vůbec a žalovaný ji nevypořádal řádně. Ani se závěry krajského soudu, které soud ohledně této námitky učinil, stěžovatel nesouhlasí.

Stěžovateli nelze přisvědčit. Jak vyplývá ze spisového materiálu, správní orgány se ve svých rozhodnutích uvedenou argumentací ohledně převážení sypkého nákladu zabývaly

pokračování

a dospěly k závěru, že uvedená tvrzení nezbavují stěžovatele odpovědnosti za zjištěné protiprávní jednání. Ke stejným závěrům dospěl i krajský soud. Nelze tedy přisvědčit námitce, že námitka stěžovatele nebyla vypořádána.

Podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích platí, že právnická osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila.

Stěžovatel přitom již od podání odporu proti příkazu, jímž mu byla v této věci uložena pokuta, argumentoval zejména tím, že z jeho strany bylo úsilí požadované zákonem vynaloženo tak, že řádně a pravidelně školil své zaměstnance, a to včetně proškolení ohledně dodržování povinností dle vyhlášky č. 341/2002 Sb. V tomto směru je nutno dát za pravdu krajskému soudu i správním orgánům, že pravidelné provádění školení řidičů nelze hodnotit jako okolnost, která by stěžovatele zbavovala odpovědnosti za správní delikt spočívající v provozování přetíženého vozidla. Školení řidičů by mělo být, jak správně uvedl krajský soud, povinným minimem provozovatele. Je evidentní, že samotné provádění školení řidičů, kteří podle tvrzení stěžovatele ani nejsou schopni v místě nakládky zjistit případné přetížení jednotlivých náprav, nemůže být jediným opatřením, které provozovatel učiní pro zajištění dodržování stanovených hmotnostních limitů.

Nejvyšší správní soud konstatuje, že doložení splnění povinností tím, že byl řidič ze strany zaměstnavatele poučen a byl povinen dodržovat platné právní předpisy, nepostačuje ke zproštění odpovědnosti za správní delikt. Stěžovatel se nemůže zprostit své odpovědnosti odkazem na porušení povinností vlastními zaměstnanci, případně osobami, které při výkonu své činnosti používá. Účelem ustanovení obsahujícího liberační důvod je zabránění sankce ve zcela výjimečných případech, kdy by její uložení odporovalo jejímu smyslu. Přípuštěním navrhovaných liberačních důvodů (zabezpečení povinného školení řidičů) by mohlo být liberační ustanovení aplikováno ve velkém množství případů, a ztratilo by tak povahu výjimky z obecného pravidla, což by znamenalo ohrožení veřejného zájmu. Značné překročení stanovených hodnot zjištěných při vážení vozidla poškozují síť pozemních komunikací, ale rovněž ohrožuje zdraví a život účastníků silničního provozu.

Krajský soud podrobně popsal, z jakých důvodů ochrany veřejného zájmu stanovil zákonodárce hmotnostní limity provozovaných vozidel. Na tomto místě Nejvyšší správní soud podotýká, že z hlediska deliktovní odpovědnosti stěžovatele je irelevantní, zda je přikládána větší důležitost překročení hmotnostních limitů na nápravě nebo celkové hmotnosti vozidla. Je na stěžovateli, který na rozdíl od krajského soudu zná situaci na trhu dopravních služeb ve stavebnictví, aby zákonné požadavky splnil a dodržení hmotnostních limitů zajistil. Není povinností správních orgánů stěžovateli doporučovat, jakým způsobem má porušení právních předpisů předcházet. Stanovením hmotnostních limitů je chráněn veřejný zájem a je zcela na provozovateli, jak zajistí, že hmotnostní maxima nepřekročí. Krajský soud ve svém rozhodnutí stěžovateli přesto naznačil, jakým způsobem lze zajistit, aby z jeho strany nedocházelo k porušování dotčených právních norem. Konstatoval, že stěžovatel má možnost předejít takové situaci např. zachováním větší rezervy pod povolenou celkovou hmotnost, instalací nápravových vah atd. Stěžovatel navrhovaná opatření odmítá jako nereálná či v praxi nesmyslná. S ohledem na okolnosti jeho podnikání a podmínky právního řádu ČR má stěžovatel za to, že tvrzené provádění školení řidičů lze hodnotit jako vyvinutí veškerého úsilí, které lze po něm požadovat, aby zabránil porušení právní povinnosti.

Pokud stěžovatel namítá nesoulad právních předpisů s každodenní praxí, pak se ani soud ani správní orgány nemohou od této právní úpravy odchýlit, naopak provozovatelé

se jí musí přizpůsobit. Opačný přístup by znamenal rezignaci na ochranu veřejného zájmu společnosti na bezpečnosti silničního provozu a šetrném užívání pozemních komunikací.

Ze všech shora uvedených důvodů Nejvyšší správní soud kasační stížnost podle § 110 odst. 1, poslední věty, s. ř. s. jako nedůvodnou zamítl. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto v souladu s § 60 odst. 1 s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatel neměl ve věci úspěch, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení; žalovanému v řízení o kasační stížnosti nevznikly náklady nad rámec jeho úřední činnosti, proto mu soud náhradu nákladů řízení nepřiznal.

**P o u č e n í :** Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 14. srpna 2015

JUDr. Lenka Matyášová  
předsedkyně senátu