



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Lenky Matyášové a soudců JUDr. Jakuba Camrdy a Mgr. Ondřeje Mrákoty v právní věci žalobce: **FERRY – cargo, s.r.o.**, se sídlem v Praze, Rybná 716/24, zast. JUDr. Milošem Slabým, advokátem se sídlem v Mohelnici, Nádražní 9, proti žalovanému: **Krajský úřad Jihočeského kraje**, se sídlem v Českých Budějovicích, U Zimního stadionu 1952/2, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 25. 4. 2016, č. j. 10 A 35/2016 - 16,

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 :

Kasační stížností se žalobce (dále jen „stěžovatel“) domáhá zrušení rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích (dále jen „krajský soud“), kterým byla zamítnuta žaloba proti rozhodnutí žalovaného ze dne 15. 12. 2015, č. j. KUJCK 91545/2015/ODSH, kterým bylo zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Písek ze dne 21. 10. 2015, č. j. MUPI/2015/21305/Do-NKV/13/ROZ, jímž mu byla uložena pokuta podle § 42b odst. 6 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), ve výši 7.000 Kč.

Při vážení u motorového vozidla tovární značky VOLVO FH 24A3C byla odvážena okamžitá hmotnost 19,20 tuny; po odečtení toleranční srážky 3 % činila okamžitá hmotnost vozidla 18,448 tuny, přičemž nejvyšší povolená okamžitá hmotnost vozidla se dvěma nápravami je stanovena podle § 37 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 241/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška“) na 18 tun; došlo k překročení maximální hodnoty o 0,448 tuny, tedy o jednu započatou tunu.

I. Podstatný obsah kasační stížnosti

V kasační stížnosti stěžovatel v první řadě namítá, že považuje za zcela nelogickou a protismyslounou právní úpravu, která stanoví maximální hmotnosti na jednotlivé nápravy na 10 tun, resp. 11,5 tuny u hnací nápravy, když celková hmotnost vozidla se dvěma nápravami může dosáhnout pouze 18 tun. Dále uvádí, že vozidlo splnilo nároky na maximální hmotnost pro jednotlivé nápravy, což vyplývá také z vážního lístku z nakládky. Zdůrazňuje také, že řidič nemá žádným způsobem možnost ovlivnit hmotnost na jednotlivých nápravách, jednak proto, že většina obchodních společností, pro něž vozí materiál, nemá k dispozici nápravové váhy, a jednak proto, že zejména na druhé nápravě tahače se během přepravy u sklápěcích souprav hmotnosti nákladu mohou měnit. To pak zejména tehdy, pokud se jedná o náklad sypký, tak jak tomu bylo v daném případě. Přesunu sypkého materiálu pak není ze strany řidiče možno nijak zabránit. Při přepravě sklápěcími vozidly u sypkých hmot, stejně tak drcených hmot, odpadů, zemědělských komodit apod. běžně dochází vlivem přepravy, hlavně při brzdění a rozjezdech k tomu, že se náklad přesune, a to hlavně ve směru k přednímu čelu. To nelze vyloučit, ovlivnit, ani tomu zabránit, a to ani ze strany řidiče, ani dopravce.

Uvádí, že je schopen zjistit a zajistit pouze celkovou hmotnost vozidla. Jednak vozidla váží po nakládkě, ale také má vozidla vybavena orientačními ukazateli, které jsou schopni výrobci vozidel na přání zákazníků do vozidel nainstalovat. Tato měřidla však pouze opět ukazují, jaká je celková hmotnost vozidla, a ne jednotlivých náprav. V daném případě řidič měření zkontroloval a celková hmotnost vozidla byla v zákonných mezích. Stěžovatel má za to, že splnil podmínky liberace, učinil vše pro to, aby plnil zákonné požadavky vzhledem k technickým možnostem, které jsou v současné době k dispozici. Pakliže toto ani správní orgány, ani soud nevyhodnotil jako liberační důvod, není mu známo, co dalšího by mohlo takovým důvodem být. Konstatuje, že podmínky maximálních hmotností na nápravy tak, jak jsou současnou legislativou upraveny, nejsou v praxi reálně dosažitelné a splnitelné, což lze dovodit také z některých soudních rozhodnutí - není povinností správních orgánů radit dopravcům, jak splnit zákonné podmínky dopravy, resp. není podstatné, zda jsou tyto podmínky reálně splnitelné, je jednoduše nutné je splnit.

S ohledem na výše uvedené stěžovatel požaduje, aby Nejvyšší správní soud rozsudek krajského soudu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

II. Vyjádření žalovaného ke kasační stížnosti stěžovatele

K námitce stěžovatele, který považuje za nelogickou a protismyslounou právní úpravu, žalovaný uvádí, že ani prvoinstančnímu ani odvolacímu orgánu nepřísluší zpochybňovat zákon o pozemních komunikacích. Daný právní předpis je pro oba orgány závazný a musí se jím řídit. Ve vyhlášce č. 341/2002 Sb. jsou stanoveny technické hodnoty max. přípustnosti hmotnosti vozidel jízdních souprav a hmotnosti na nápravy. Smyslem stanovených limitů přetížení je dle § 52 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích záruka stability a ovladatelnosti vozidla, zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, zabránění znečišťování a poškozování pozemních komunikací, omezení nadměrného hluku, eliminace znečišťování ovzduší a zakrývání stanoveného osvětlení. Stěžovatel není zbaven objektivní odpovědnosti za to, aby vozidlo, které provozuje, nepřekračovalo hodnoty max. povolených hmotností a splňovalo tak podmínky pro provoz na pozemních komunikacích. Konstatování, že řidič nemá možnost ovlivnit hmotnost na nápravy, nenaplnuje důvod k tomu, aby bylo rozhodnutí žalovaného zrušeno, jak navrhuje stěžovatel.

pokračování

Zákonodárce přílišné tvrdosti předcházet jednak stanovením tolerance měření (srov. § 15 odst. 5 vyhlášky) a jednak možností liberace podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Podle tohoto ustanovení podnikající právnická osoba za správní delikt neodpovídá, jestli prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které by bylo možno na ní požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila. Je nutné pro liberaci prokázat veškeré úsilí, jež lze spravedlivě požadovat. V případě stěžovatele by se mohlo jednat např. o skutečnosti pravidelného školení řidičů, předběžné kontroly váhy vozidla, montáže vážního systému vozidel či ponechání určité rezervy v nákladu, apod. Stěžovatel neprokázal v řízení, že učinil vše, čím by se mohl porušení právní povinnosti vyvarovat.

Žalovaný navrhuje kasační stížnost zamítnout.

III. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

Nejvyšší správní soud přezkoumal formální náležitosti kasační stížnosti a shledal, že kasační stížnost je podána včas, neboť byla podána ve lhůtě dvou týdnů od doručení napadeného rozsudku [§ 106 odst. 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“)], je podána osobou oprávněnou, neboť stěžovatel byl účastníkem řízení, z něhož napadený rozsudek vzešel (§ 102 s. ř. s.), a je zastoupen advokátem (§ 105 odst. 2 s. ř. s.). Kasační stížnost je rovněž přípustná.

Nejvyšší správní soud dále přezkoumal kasační stížností napadený rozsudek krajského soudu v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů (§109 odst. 3 a 4 s. ř. s.) a dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná.

Podle § 38a odst. 5 zákona o pozemních komunikacích 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 souprav.

Podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, které překročí při nízkorychlostním anebo vysokorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem.

Podle § 15 odst. 1 písm. b) vyhlášky vyhlášky č.341/2002 Sb., ve které jsou stanoveny technické hodnoty maximální přípustnosti hmotnosti vozidel a hmotnosti nápravy největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla nesmí překročit u jednotlivé hnací nápravy 11,50 t.

Podle § 15 odst. 2 písm. a) vyhlášky největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit u motorových vozidel se dvěma nápravami 18,00 t.

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

Rozhodnutím žalovaného byla stěžovateli uložena pokuta za naplnění skutkové podstaty správního deliktu podle § 42 b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích. Tohoto správního deliktu se měl stěžovatel dopustit tím, že jako provozovatel vozidla dne 23. 6. 2015 provozoval vozidlo, které překročilo při nízkorychlostním kontrolním vážení

hodnoty stanovené právním předpisem.

V projednávané věci není sporu o stavu skutkovém. Ze správních a soudních spisů vyplynulo, že stěžovatel nepopíral přetížení vozidla, ani skutečnost, že byl provozovatelem tohoto vozidla. Stěžovatel také nezpochybnil hodnoty, které správní orgán zjistil v průběhu kontrolního měření a které překračovaly maximální hmotnost stanovenou ve vyhlášce č. 341/2002 Sb. Stěžovatel tedy nebrojí proti zjištěnému skutkovému stavu a pouze namítá, že je dán liberační důvod, pro který není odpovědný ze spáchání správního deliktu.

U motorového vozidla stěžovatele, které bylo tvořeno tahačem tovární značky VOLVO FH 24A3C, registrační značky X a přípojným vozidlem, došlo k překročení hodnot stanoveným vyhláškou, neboť byla odvážena okamžitá hmotnost 19,20 tuny, po odečtení toleranční srážky 3 % činila okamžitá hmotnost vozidla 18,448 tuny, proto došlo k překročení maximální hodnoty o 0,448 tuny, tedy o jednu započatou tunu.

Z kasační stížnosti je patrné, že stěžovatel pravděpodobně text kasační stížnosti (i žaloby) použil z podání v jiném řízení, které se však týkalo zatížení jednotlivých náprav, nikoliv celkové hmotnosti vozidla, neboť převážná část námitek kasační stížnosti směřuje právě k hmotnosti na nápravách vozidla (stěžovatel podal ve správním řízení pouze blanketní odvolání, které ani na výzvu nedoplnil; nelze tedy dovodit relevanci či souvislosti jeho uplatněných námitek ve vztahu k jeho tvrzením v kasační stížnosti, resp. žalobě – pozn. soudu). Z tohoto důvodu je většina stěžovatelovy argumentace v řízení o kasační stížnosti nepřijatelná. Nicméně tato skutečnost nebránila Nejvyššímu správnímu soudu, aby posoudil stěžejné námítka stěžovatele směřující k existenci liberačního důvodu. Důvody liberace jsou totiž shodné jak pro případ k přetížení celkové hmotnosti vozidla, tak v případě přetížení na jednotlivých nápravách.

Nejvyšší správní soud existenci liberačního důvodu neshledal.

Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 7 As 61/2016 - 34, ze dne 25. 5. 2016, který se týkal věci skutkově i právně obdobné, konstatoval: *„Pouhá skutečnost, že byl přepravován sypký materiál, který se během jízdy přesunuje a zatěžuje nápravu vozidla nad hranici největší povolené hmotnosti, ještě nezakládá liberační důvod podle ust. § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích a nezbarňuje provozovatele vozidla odpovědnosti za předmětný správní delikt. Toto ustanovení totiž předpokládá, aby osoba, která se správního deliktu dopustila, vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila. V dané věci však stěžovatelka ani neuvedla žádné konkrétní kroky, které učinila k tomu, aby se jako provozovatelka vozidla nedopustila správního deliktu podle ust. § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, tedy aby nedošlo u jí provozovaného vozidla k překročení hodnot stanovených ve zvláštním právním předpise (vyhlášce). Skutečnost, že byl přepravován sypký materiál, který se během jízdy přesunuje, sama o sobě nemůže obstát.“*

Skutkově velmi podobným případem se Nejvyšší správní soud zabýval rovněž v rozsudku ze dne 14. 8. 2015, č. j. 5 As 10/2015 – 27. V citovaném rozsudku, kromě namítané přepravy sypkého materiálu, jehož přesunu během jízdy údajně nelze zabránit, spatřoval účastník řízení liberační důvod také v tom, že řádně a pravidelně školil své zaměstnance ohledně dodržování povinností podle vyhlášky č. 341/2002 Sb. Ani tuto okolnost však Nejvyšší správní soud neposoudil jako liberační důvod podle výše citovaného ustanovení. Naopak konstatoval: *„Účelem ustanovení obsahujícího liberační důvod je zabránění sankce ve zcela výjimečných případech, kdy by její uložení odporovalo jejímu smyslu. Připuštěním 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 obrožení veřejného zájmu. Značné překročení stanovených hodnot zjištěných při vážení vozidla poškozují síť pozemních komunikací, ale rovněž obrožuje zdraví a život účastníků silničního*

pokračování

provozu“. Pakliže v citovaném rozsudku za situace, kdy účastník řízení přepravoval sypký materiál a tvrdil, že jeho pohybu v průběhu jízdy nemohl zabránit, neobstálo jako liberační důvod opatření spočívající v zajištění povinného školení řidičů k dodržování hmotnostních limitů, tím spíše nemůže jako důvod pro zbavení odpovědnosti za správní delikt obstát nyní v případě stěžovatele pouhé tvrzení o přepravě sypkého materiálu a nemožnosti jeho zajištění během jízdy, bez jakýchkoliv dalších opatření, které by stěžovatel učinil v zájmu nepřekročení hmotnostních limitů.

Obdobnou problematikou (z hlediska zavinění) se Nejvyšší správní soud zabýval rovněž např. v rozsudku ze dne 3. 2. 2012, č. j. 8 As 58/2011 - 66, v němž mimo jiné uvedl: „*Odpovědností 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*“.

Stěžovatelovy námitky týkající se váhy na jednotlivých nápravách jsou pro posouzení, toho, zda stěžovatel spáchal správní delikt, za který byl postižen, tedy zda překročil celkovou povolenou hmotnost vozidla, právně irelevantní.

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.

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.

Nepřípadná je rovněž argumentace stěžovatele, že zjišťuje celkovou hmotnost vozidla a že byla v zákonných mezích, neboť z měření je zcela mimo veškerou pochybnost zřejmé, že k překročení celkové hmotnosti došlo po odečtení 3 % odchylky skoro o půl tuny.

Z hlediska naplnění podmínek § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, tj. zproštění se odpovědností za spáchaný správní delikt, leží důkazní břemeno ohledně prokazování vynaložení veškerého úsilí na pachateli správního deliktu. Stěžovatel, kromě obecné proklamace, že učinil vše pro to, aby byly splněny zákonné podmínky, žádné konkrétní kroky neuvádí; důkazní břemeno tak neunesl. Ostatně ani s tímto jeho obecným tvrzením nelze souhlasit, neboť pokud by vynaložil veškeré úsilí, nemohlo by být jeho vozidlo o půl tuny těžší.

Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že napadený rozsudek krajského soudu netrpí nezákonností spočívající v nesprávném posouzení právní otázky; soud v souladu se zákonem posoudil, že spáchaný správní delikt se stal tak, jak jej posoudil žalovaný, jakož i to, že stěžovatel neprokázal podmínky liberace.

Ze všech shora vyložených důvodů soud uzavírá, že kasační stížnost není důvodná, a proto ji zamítl (§ 110 odst. 1 *in fine* s. ř. s.).

O nákladech řízení bylo rozhodnuto v souladu s § 60 odst. 1 s. ř. s.; stěžovatel neměl

ve věci úspěch, právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti mu proto nenáleží; žalovanému, který byl ve věci úspěšný, žádné náklady v řízení nevznikly, proto mu soud žádnou náhradu nákladů řízení nepřiznal.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **nejsou** opravné prostředky přípustné (§ 53 odst. 3, § 120 s. ř. s.).

V Brně dne 15. prosince 2016

JUDr. Lenka Matyášová
předsedkyně senátu