ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Václava Novotného a soudkyň JUDr. Lenky Matyášové a JUDr. Ludmily Valentové v právní věci žalobce **L. N.**, zastoupeného JUDr. Jiřinou Fellnerovou, advokátkou se sídlem AK Resslova 9 v Olomouci, proti žalovanému **Krajskému úřadu Olomouckého kraje**, se sídlem Jeremenkova 40a v Olomouci, v řízení o kasační stížnosti žalovaného proti rozsudku Krajského soudu v Ostravě ze dne 4. 12. 2003, č. j. 58 Ca 49/2003 - 16,

takto:

Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 4. 12. 2003, č. j. 58 Ca 49/2003 - 16 **se zrušuje** a věc **se vrací** tomuto soudu k dalšímu řízení.

Odůvodnění:

Žalovaný jako stěžovatel se kasační stížností domáhá zrušení výše označeného rozsudku, kterým bylo zrušeno jeho rozhodnutí o odvolání žalobce proti rozhodnutí Magistrátu města Olomouce č. j. AŘ 58/03-Ti ze dne 15. 1. 2003, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle § 22 odst. 1 písm. d) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích; za toto jednání mu byla uložena pokuta ve výši 2500 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 500 Kč a částku 500 Kč za znalecký posudek. Soud I. stupně zrušil rozhodnutí správního orgánu z důvodu nezákonnosti, kterou spatřoval v tom, že závěr správního orgánu nemá oporu v řádně zjištěném skutkovém stavu. Krajský soud uvádí, že souhlasí s názorem žalovaného v tom, že tramvaj vyjíždějící z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci musí dát přednost v jízdě mimo jiné vozidlům jedoucím po pozemní komunikaci v souladu s § 23 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, přitom ale posoudil vjíždění tramvaje z místa ležícího mimo pozemní komunikaci paradoxně jako typické odbočování vpravo dle ust. § 21 odst. 7 zákona č. 361/2000 Sb. Takový závěr soudu je v rozporu s celým provedeným dokazováním a odporuje zásadám logiky. Tramvaj po najetí do křižovatky jela po samostatném drážním

tělesu, a to až na hranici křižovatky, odkud vjížděla na pozemní komunikaci; nelze tudíž jízdu tramvaje hodnotit po hranici křižovatky podle ustanovení § 23 odst. 1 a vzápětí po najetí do křižovatky podle § 21 odst. 7 zákona. Z uvedeného vyplývá, že soud se nezabýval příčinnou souvislostí mezi jízdou vozidel před jízdou, až po dobu samotného střetu vozidel a místem, kam tramvaj přejížděla. Účelově se zabýval pouze okamžikem samotného střetu, což je v přímém rozporu se zásadou dokazování, neboť střet vozidel je až následkem porušení určité povinnosti. Tramvaj přejížděla přes pozemní komunikaci ze samostatného drážního tělesa na druhé drážní těleso a neodbočovala na pozemní komunikaci, jak dovozuje soud; tento rovněž nevzal v úvahu dopraní značení v místě nehody; na silnici, po které přijíždělo osobní vozidlo, je umístěna výstražná dopravní značka A 25 „tramvaj“, ze které nevyplývá povinnost dát přednost jízdě tramvaji. V případě, že by tramvaj měla mít přednost, musela by zde být umístěna značka P 5 „dej přednost v jízdě tramvaji“. Na tuto skutečnost, kterou žalovaný při jednání před soudem uvedl, soud nereagoval. Krajský soud se při právní kvalifikaci nezabýval otázkou pro posouzení věci podstatnou, a to odkud tramvaj přijížděla, zda z tramvajového pásu – pak by platilo ust. § 21 odst. 7 zákona nebo ze samostatného drážního tělesa odlišeného od pozemní komunikace zvýšeným obrubníkem, tj. z místa ležícího mimo pozemní komunikaci – potom platí ust. § 23 odst. 1 zákona. Nelze provést kombinaci těchto ustanovení, jak učinil soud, neboť to odporuje jak zákonu, tak zásadám logiky. Krajský soud uvádí, že právní názor žalovaného vedl k vadám řízení, přičemž tyto nijak nespecifikuje, neuvádí ani konkrétní ustanovení zákona, která měla být žalovaným porušena a jakým způsobem. Stěžovatel z výše uvedených důvodů považuje rozhodnutí krajského soudu za nezákonné, nesprávné a nepřezkoumatelné pro absenci důvodů vad řízení, kterých se dovolává. Navrhuje proto, aby Nejvyšší správní soud napadený rozsudek Krajského soudu v Ostravě zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení. Současně požádal o přiznání odkladného účinku kasační stížnosti.

Žalobce v písemném vyjádření uznává, že tramvajový pás je místem ležícím mimo komunikaci, ale tvrdí, že nevyjížděl z místa ležícího mimo komunikaci. Tramvajový pás ohraničený betonovým obrubníkem, končí před hranicí křižovatky, v křižovatce se kolejový pás stává součástí komunikace. Automobil se přiblížil až v době, kdy již byla odbočující tramvaj v křižovatce v jízdním pruhu automobilů a řádně dávala znamení o změně směru jízdy. V křižovatce již měl tedy žalobce přednost v jízdě podle ust. § 21 odst. 7 zákona č. 361/2000 Sb., podle kterého tramvaj, která při odbočování nebo jiné změně křižuje směr jízdy vozidla jedoucího po její levé nebo pravé straně a dává znamení o změně směru jízdy, má přednost. Tato skutečnost je patrna i z plánku nehody i ze znaleckého posudku, který byl ve správním řízení proveden. Stěžovatel vychází z toho, že tramvaj vyjížděla z místa ležícího mimo silnici, aniž by si ujasnil, co je tramvajový pás, kde v křižovatce končí, jaký je režim kolejí v křižovatce, když z plánku nehody a ze znalostí na místě samém je zcela zřejmé, že tramvajový pás končí před křižovatkou. V kasační stížnosti stěžovatel tvrdí, že žalobce odbočoval z tramvajového pásu, ač z plánku nehody je zřejmé, že ke střetu tramvaje a osobního automobilu došlo v pravém jízdním pruhu dvouproudové komunikace a řidič osobního automobilu tedy narazil do tramvaje jedoucí v křižovatce a dávající znamení o změně směru jízdy. Jak bylo zjištěno ze znaleckého posudku provedeného ve správním řízení, řidič osobního automobilu jel vyšší rychlostí než povolenou; pokud by jel rychlostí do 50 km/hod, ke střetu by nedošlo, neboť by byl schopen před tramvají zastavit. Žalobce svým chováním respektoval ust. § 4 písm. a) a jednal v souladu s ust. § 21 odst. 7 zákona č. 361/2000 Sb.; žádnou povinnost plynoucí ze zákona tak neporušil. Krajský soud proto posoudil právní otázku správně, jeho rozhodnutí je přezkoumatelné. Žalobce navrhuje, aby Nejvyšší správní soud kasační stížnost jako nedůvodnou zamítl.

Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek Krajského soudu v Ostravě v rozsahu důvodu kasační stížnosti uplatněného dle § 103 odst. 1 písm. a) a d) s. ř. s. a dospěl k závěru, že kasační stížnost je důvodná.

Ze spisu vyplynulo, že žalobce byl rozhodnutím Magistrátu města Olomouce ze dne 15. 1. 2002, č. j. AŘ/58/03-Ti shledán vinným ze spáchání přestupku dle § 22 odst. 1 písm. d) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích a současně mu byla podle § 22 odst. 2 cit. zákona uložena pokuta ve výši 2500 Kč; dále mu bylo uloženo zaplatit náklady řízení ve výši 1000 Kč. Porušením ust. § 4 písm. a) a § 23 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. způsobil jako řidič tramvaje dne 19. 8. 2002 ve 23.07 hod v O., na ulici B., silnice I/46 na 40,74 km v křižovatce s ulicí H., dopravní nehodu. Do křižovatky vjel po ulici B. od ulice W., ve směru jízdy na B. Na křižovatce odbočoval vpravo na ulici H., přitom nedal přednost v jízdě osobnímu automobilu značky Opel Omega SPZ X. jedoucímu po ulici B. ve směru jízdy od ulice W. a projíždějící křižovatku rovněž směrem na B.; přitom došlo k bočnímu střetu mezi vozidly. Proti tomuto rozhodnutí podal žalobce odvolání, které žalovaný Krajský úřad Olomouckého kraje rozhodnutím ze dne 21. 3. 2003, č. j. ODSH 505/03-Ro zamítl a rozhodnutí orgánu I. stupně potvrdil. Žalovaný setrval na právním i skutkovém hodnocení, jak bylo provedeno ve správním řízení orgánem I. stupně, když vycházel z prokázaného zavinění žalobce, který porušil ust. § 23 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., tím, že nedal přednost v jízdě při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci vozidlu jedoucímu po pozemní komunikaci.

Krajský soud v Ostravě rozhodnutí žalovaného zrušil pro vady řízení, přičemž dospěl k odlišnému právnímu hodnocení situace. Nezpochybňuje závěr žalovaného ohledně nespornosti ust. § 23 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., totiž, že tramvaj vyjíždějící z místa ležícího mimo pozemní komunikaci musí dát přednost v jízdě mimo jiné vozidlům jedoucím po pozemní komunikaci. Avšak neztotožnil se se závěrem žalovaného, že z charakteru předmětné křižovatky a křížením koridoru jízdy osobního automobilu, kdy tramvaj vyjíždí z místa ležícího mimo pozemní komunikaci a následně pozemní komunikaci opouští, nelze dovozovat, že se jedná o typické odbočování vpravo, jak má na mysli ust. § 21 odst. 7 cit. zákona, kterého se žalobce dovolával. V místě, kde došlo ke střetu tramvaje a osobního automobilu, jak vyplývá z orientačního plánku nehody, který je součástí vyšetřovacího policejního spisu, jakož i ze znaleckého posudku, se nesporně jednalo o pozemní komunikaci, na které podle ust. § 21 odst. 7 cit. zákona má řidič tramvaje přednost v jízdě. Soud tak dospěl k závěru, že se v daném případě jednalo o typické odbočování vpravo, když v okamžiku odbočování vpravo vjížděla tramvaj na pozemní komunikaci a drážní těleso je v tomto případě její součástí. Vycházejíc z těchto závěrů, dospěl krajský soud k tomu, že na střetu vozidel má výlučné zavinění nikoli žalobce, ale řidič osobního automobilu, který jel nepřiměřenou rychlostí a o němž znalec jednoznačně potvrzuje, že pokud by rychlost tohoto vozidla činila 50 km/h, pak by za stejné situace ke střetu s tramvají nedošlo.

Kasační stížnost se opírá především o důvod, uvedený v ust. § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s. Podle tohoto ustanovení je stížnostním důvodem nezákonnost spočívající v nesprávném posouzení právní otázky soudem v předcházejícím řízení. Tvrzená nezákonnost, spočívající v nesprávném právním posouzení věci soudem v předcházejícím řízení spočívá buď v tom, že na správně zjištěný skutkový stav je aplikována nesprávná právní věta, popř. je sice aplikována správná právní věta, ale tato je nesprávně vyložena. Vztah mezi skutkovým zjištěním a právním posouzením lze charakterizovat tak, že jde o aplikaci právní normy na konkrétní případ nebo situaci.

Podle ust. § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., je řidič povinen chovat a se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.

Podle ust. § 14 odst. 2 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích nejsou součástí pozemní komunikace samostatná tělesa drah (viz zákon č. 266/1994 Sb., o drahách). Tramvajový pás je ve smyslu ust. § 2 písm. aa) zákona č. 361/2000 Sb., pozemní komunikací určenou především pro provoz tramvají.

Podle ust. § 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci musí řidič dávat znamení o změně směru jízdy; při odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucího za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti.

Podle ust. § 21 odst. 7 zákona č. 361/2000 Sb., tramvaj, která při odbočování nebo změně směru jízdy křižuje směr jízdy vozidla jedoucího po její pravé nebo levé straně a dává znamení o změně směru jízdy, má přednost v jízdě.

Podle ust. § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích.

Podle ust. § 23 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci nebo organizovanému útvaru chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty jdoucím po pozemní komunikaci.

Ve věci není mezi žalobcem a stěžovatelem sporu o tom, že samostatné drážní těleso není součástí pozemní komunikace ani to, že tramvajový pás je místem ležícím na pozemní komunikaci. Není sporu ani v tom, že odbočuje-li tramvaj, jedoucí po tramvajovém pásu a křižuje směr jízdy vozidla jedoucího po její pravé či levé straně, má přednost v jízdě. Není rozpor konečně ani v otázce přednosti v jízdě ostatních vozidel v případě, vjíždí-li tramvaj z místa ležícího mimo pozemní komunikaci, tedy ze samostatného drážního tělesa.

Sporná je však otázka, zda žalobce: 1) odbočoval v křižovatce (§ 21 odst. 7, tzn. nacházel se již na tramvajovém pásu, který je součástí pozemní komunikace, anebo 2) zda do křižovatky tramvaj vjížděla z místa ležícího mimo pozemní komunikaci. V prvém případě by právní hodnocení provedené soudem I. stupně bylo přiléhavé v tom smyslu, že by nebylo lze činit řidiče tramvaje odpovědného z přestupku podle § 4 resp. 23 odst. 1 zák. č. 361/2000Sb, v případě popsaném ad 2) by tomu tak již nebylo. Právní hodnocení skutečnosti, zda řidič tramvaje na pozemní komunikaci odbočoval nebo naopak vjížděl ze samostatného drážního tělesa, je pro rozhodnutí ve věci stěžejní. Proto je nezbytné, aby znalec určil, kde končí samostatné těleso dráhy tramvaje /§ 2 písm. bb)/ a kde začíná tramvajový pás /§ 2 písm. aa)/ a aby přesně vyznačil hranice křižovatky ve smyslu § 2 písm. x) zák. č. 361/2000 Sb. Bez toho není možné přistoupit k vlastnímu právnímu hodnocení. Za žádoucí Nejvyšší správní soud rovněž považuje, aby se soud na místě samém přesvědčil o přehlednosti dopravní situace, včetně průběhu tramvajového svršku, jeho případného oddělení zábradlím či travnatým porostem od poslední zastávky ve směru k místu

nehody s přihlédnutím ke značení, které tam v té době bylo a s ohledem na to, že k dopravní nehodě došlo v nočních hodinách. Dosavadní průběh přezkumného soudního řízení včetně důkazů, které byly provedeny, oprávněně vzbuzují u Nejvyššího správního soudu pochybnost o vhodnosti a dostatečnosti dopravního značení v rozhodné době pro tu část dne, během níž se nepočítá s provozem řízenými světelnými signály. U křižovatky, jejíž bezpečný průjezd se za jistých okolností stává možným až po důkladném vyhodnocení, soud shledává tvrzení o „revolučním výkladu zákona a vjíždění řidičů tramvají pod rozjeté automobily“ za nepatřičné.

Na to, zda žalobce porušil ustanovení § 23 odst. 1 cit. zákona tím, že nedal přednost v jízdě jedoucímu osobnímu automobilu, nemůže mít žádný vliv způsob jízdy jiného účastníka silničního provozu – řidiče osobního automobilu, s nímž ke střetu došlo ani dovozování okolností, za jakých by bylo možno střetu předejít. Jedná-li se ve věci o rozhodování o vině a trestu žalobce, tj. řidiče tramvaje, který byl uznán vinným ze spáchání přestupku dle § 22 odst. 1 písm. d) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích a kterému byl rovněž uložen trest, je třeba zjišťovat skutečnosti svědčící spáchání přestupku výlučně u osoby žalobce a skutečnosti zjištěné v souvislosti s konáním osoby jiné jsou pro vyslovení soudu o tom, zda žalobce se dopustil přestupku či nikoli, zcela bezvýznamné. Nelze proto učinit závěr o tom, že se řidič osobního automobilu na zavinění spolupodílel. Každá osoba odpovídá za své protiprávní jednání samostatně. V daném případě se řidič osobního automobilu mohl dopustit překročení povolené rychlosti přestupku, o kterém je třeba vést samostatné řízení.

Okolnosti, za kterých k protiprávnímu jednání došlo, nejedná-li se o okolnosti vylučující protiprávnost (nutná obrana, krajní nouze), jsou relevantní pro uložení výše sankce, nikoli však pro soud o tom, zda byl či nikoli spáchán přestupek. Ke skutečnostem, které správní orgán zjišťoval a rovněž krajský soud jimi argumentoval ve svém rozhodnutí, totiž ke způsobu jízdy řidiče automobilu, tak mohly a měly být brány spolu s jinými (nejasné dopravné značení, signalizační zařízení mimo provoz, nepřehlednost a složitost dopravního uzlu v daném místě, doba střetu, apod.) v úvahu při ukládání výše sankce, nikoli však při učinění závěru o tom, zda se žalobce dopustil jednání, které je mu kladeno za vinu.

Přestupkem je protiprávní jednání, jehož znaky jsou stanoveny zákonem. V řízení o přestupku je rozhodováno o vině a trestu za porušení práva, je proto třeba zkoumat naplnění obecných znaků přestupku, a to především, zda jednání pachatele bylo v rozporu s právem, tj. zda byla porušena právní povinnost stanovená zákonem, zavinění, jakož i naplnění předpokladů pro uložení sankce a její výše.

Nejvyšší správní soud vycházel především ze zásad, na nichž je postaveno správní řízení, a zvláště pak oblast správního trestání. Zásadou, ve smyslu které je pak třeba interpretovat příslušná ustanovení jednotlivých právních předpisů, jimiž je řízení ovládáno, je zásada materiální pravdy. Jejím konkrétním výrazem je povinnost správního orgánu zjistit v rámci každé fáze správního řízení přesně a úplně skutečný stav věci a k tomu si opatřit potřebné podklady pro rozhodnutí, jak vyplývá z § 32 odst. 1 správního řádu.

Nejvyšší správní soud přezkoumal řízení před krajským soudem, jakož i řízení před správním orgánem, a na základě podrobného rozboru situačních záznamů obsažených ve spise a dospěl k závěru, že krajský soud změnil právní kvalifikaci, kterou provedl žalovaný, totiž, že „tramvaj vjížděla do křižovatky ze samostatného drážního tělesa, řidič byl povinen respektovat ust. § 23 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., přičemž si byl povinen počínat v souladu

s ust. § 4 cit. zákona“, tak, že vyslovil závěr, kterým žalovaného zavázal, že žalobce jako řidič tramvaje neporušil výše uvedená ustanovení, neboť postupoval v souladu s § 21 odst. 7 cit. zákona a současně vyslovil nevinu žalobce a výlučnou vinu řidiče osobního automobilu, který jel nepřiměřenou rychlostí, aniž tak byl oprávněn.

Krajský soud jím užitou právní kvalifikaci, jak ve vztahu k naplnění skutkové podstaty, tak co se týče pokuty, opřel o skutkový stav, který ve skutečnosti nezjišťoval, ale nahradil skutkovou domněnkou a vyslovil právní názor zcela opačný, aniž odůvodnil, na základě jakých skutečností a úvah k tomuto závěru dospěl. Změna právního názoru soudu v řízení o žalobě je nevyhnutelně důvodem pro zrušení rozhodnutí správního orgánu, jestliže soud dospěje k závěru, že správní orgán posoudil věc nesprávně a nejde přitom o případ, kdy účastník, ačkoli zákon porušen byl, na svých právech nebyl nikterak dotčen. Soud I. stupně však v dané věci poté, co dospěl k závěru o nesprávnosti posouzení právní otázky správním orgánem, sám právně i skutkově posoudil věc zcela jiným směrem a předejmul stanovisko, které by měl zaujmout správní orgán. Tím však účastníkům řízení zcela uzavřel cestu k tomu, aby mohli předložit důkazy, které z dosavadního pohledu se nemusely jevit jako relevantní.

Zrušil-li krajský soud rozhodnutí správního orgánu, ačkoli vycházel z právního a skutkového stavu odlišného od stavu, z něhož vycházel správní orgán a ze skutečností, které ve správním řízení nebyly zjišťovány, je takové rozhodnutí zatíženo vadami řízení, pro které Nejvyšší správní soud podle ust. § 110 odst. 1 s. ř. s. rozhodnutí soudu prvního stupně zrušil.

Krajský soud v Ostravě je v dalším řízení vázán právním názorem vysloveným Nejvyšším správním soudem v tomto rozsudku (§ 110 odst.3 s. ř. s.). V novém řízení je třeba zejména na místě samém ujasnit a upřesnit skutkový stav, ze kterého vycházel správní orgán při svém rozhodování a přitom vzít za základ pokyn tohoto soudu stran znaleckého posudku a porovnat jej s právní kvalifikací, které bylo správními orgány použito. Soud se především bude zabývat tím, zda byly spolehlivě dány předpoklady pro vyslovení viny žalobce, jakož i důvody pro uložení sankce, přičemž přihlédne i ke všem okolnostem případu. Protože rozhodnutím žalovaného, které krajský soud přezkoumával, bylo současně rozhodnuto i o výši nákladů souvisejících se znaleckým posudkem, je třeba rovněž zabývat tím, zda po právu má tyto náklady žalobce nést.

O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti rozhodne Krajský soud v Ostravě v novém rozhodnutí (§ 110 odst. 2 s. ř. s.).

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné (§ 53 odst. 3, § 120 s. ř. s.).

V Brně dne 25. 1. 2005

JUDr. Václav Novotný
předseda senátu