



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Vojtěcha Šimíčka a soudců JUDr. Ladislava Hejtmánka a JUDr. Miluše Doškové v právní věci žalobce: **R. Ř.**, zast. JUDr. Václavem Peňázem, advokátem se sídlem v Brně, Smetanova 17, proti žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor dopravy**, se sídlem v Brně, Žerotínovo náměstí 3/5, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 15. 6. 2005, č. j. 57 Ca 186/2003 - 41,

**t a k t o :**

Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 15. 6. 2005, č. j. 57 Ca 186/2003 - 41, **se zrušuje** a věc **se vrací** tomuto soudu k dalšímu řízení.

**O d ů v o d n ě n í :**

Žalobce (dále také jen „stěžovatel“) napadl kasační stížností shora uvedený rozsudek krajského soudu, kterým byla zamítnuta jeho žaloba a bylo rozhodnuto o náhradě nákladů řízení. Ve správním řízení byl žalobce pravomocně uznán vinným ze spáchání přestupku podle ust. § 22 odst. 1 písm. d) a § 49 odst. 1 zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“), neboť porušil ust. § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu“). Žalobce byl postižen za skutek, který se stal dne 13. 9. 2002 ve 20.17 hodin na ulici B., od centra k ulici K. na křižovatce.

Stěžovatel v podané kasační stížnosti uplatnil důvod podle ust. § 103 odst. 1 písm. a) zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), neboť podle jeho názoru v předcházejícím řízení došlo k nesprávnému posouzení právních otázek soudem. Jednou z námitek před krajským soudem byla skutečnost, že žalovaný nesprávně posoudil dopravní situaci na křižovatce, kde k dopravní nehodě došlo. Stěžovatel nesouhlasí s tím, že na dopravní nehodu bylo aplikováno ust. § 70 odst. 2 písm. g) zákona

o provozu, podle něhož svítí-li na světelném signalizačním zařízení doplňková zelená šipka současně se signálem „Stůj“, lze pokračovat v jízdě jen ve směru, kterým šipka ukazuje, přičemž je dána povinnost dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím ve volném směru a neohrozit a neomezit přecházející chodce. Krajský soud si při právním posuzování sporné otázky nijak neujasněl, která vozidla měla v okamžiku nehody rozsvícené doplňkové zelené šipky na křižovatce volný směr. V odvolacím správním řízení si žalobce vyžádal sdělení správce komunikace, podle něhož není na křižovatce doplňková šipka vpravo kolizní s tramvají, oba signály jsou časově oddělené a rozdíl mezi jejich začátkem a koncem je 6 sekund. Z tohoto vyjádření tak podle názoru stěžovatele plyne, že nemůže současně svítit doplňková zelená šipka a zároveň nemůže mít tramvaj volno a být vozidlem ve volném směru. Tato skutečnost vyplývá i ze znaleckého posudku ing. M. Š. Proto je závěr, že žalobce měl dát přednost tramvaji jako vozidlu jedoucímu ve volném směru, vadný a v rozporu s řízením provozu na této křižovatce. Tuto obecnou právní úpravu pak nelze v daném případě použít, neboť ze sdělení správce komunikace vyplývá, že na křižovatce není doplňková zelená šipka kolizní s tramvají a není tak na této křižovatce žádné vozidlo ve volném směru, kterému by bylo třeba dávat při odbočování vpravo přednost. Speciální místní úprava provozu na křižovatce vylučuje použití ust. § 70 odst. 2 písm. g) zákona o provozu. Napadený rozsudek stěžovatel navrhl zrušit a věc vrátit krajskému soudu k dalšímu řízení.

Žalovaný s podanou kasační stížností nesouhlasil a navrhoval ji zamítnout jako nedůvodnou. V přestupkovém řízení nebyl žalobce uznán vinným jednáním, které by bylo posouzeno jako porušení ust. § 70 odst. 2 písm. g) zákona o provozu, ale za to, že porušil ust. § 5 odst. 1 písm. b) tohoto zákona. Ust. § 70 odst. 2 písm. g) zákona o provozu bylo použito pouze z toho důvodu, neboť jedna ze dvou možných variant skutkového děje spočívala v tom, že při signálu „Doplňková zelená šipka vpravo“ spolu se signálem „Stůj“ je povinnost dávat přednost vozidlům jedoucím ve volném směru. Tato verze však nebyla jednoznačně prokázána, bez pochybností však bylo zjištěno, že žalobce nevěděl o zleva přijíždějící tramvaji, ač o ní vědět měl a mohl, protože buď měl signál „Stůj“ nebo signál „Doplňková zelená šipka vpravo“ spolu se signálem „Stůj“.

Napadeným rozsudkem (rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 15. 6. 2005, č. j. 57 Ca 186/2003 - 41) byla žaloba žalobce proti pravomocnému správnímu rozhodnutí zamítnuta a bylo rozhodnuto o náhradě nákladů řízení. V odůvodnění je mj. k žalobnímu bodu, v němž žalobce namítal, že nedošlo z jeho strany k porušení zvláštního zákona, uvedeno, že krajský soud se ztotožnil se závěry, které uvedl žalovaný v napadeném správním rozhodnutí. Jeden z řidičů jel na červenou, nepodařilo se však z důkazů zjistit, který z řidičů to byl. Žalobce ale nesledoval situaci v provozu na pozemních komunikacích, přičemž tato jeho povinnost byla v konkrétním případě zdůrazněna tím, že před kolejemi byla umístěna značka „Dej přednost v jízdě“ s dodatkovou tabulkou „tramvaj“. I v případě, že žalobce jel na doplňkovou zelenou šipku pro odbočení vpravo, měl sledovat situaci vlevo od vozidla, protože měl podle ust. § 70 odst. 2 písm. g) zákona o provozu povinnost dát přednost jízdě vozidlům jedoucím ve volném směru. V tomto případě tedy žalobce neměl možnost pokračovat v jízdě, i když jel na doplňkovou zelenou šipku, takže mu není uloženo zastavit a dávat přednost. Řidič tramvaje nemohl předpokládat, že trolejbus nezastaví. Pokud je pravdivá verze žalobce, což nelze vyloučit, je jeho jednání jako příčina dopravní nehody méně významná než porušení pravidel ze strany řidiče tramvaje.

Nejvyšší správní soud, vázán rozsahem a důvody podané kasační stížnosti (ust. § 109 odst. 2, 3 s. ř. s.), posoudil podanou kasační stížnost a dospěl k závěru, že je důvodná.

Podle ust. § 5 odst. 1 písm. b) zákona o provozu, řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.

Podle ust. § 70 odst. 2 písm. g) zákona o provozu, při řízení provozu na křižovatce znamená pro řidiče signál "Doplňková zelená šipka" svítící současně se signálem s červeným světlem "Stůj!" nebo se žlutým světlem "Pozor!" možnost pokračovat v jízdě jen ve směru, kterým šipka nebo šipky ukazují; přitom řidič musí dát přednost v jízdě vozidlům a jezdcům na zvířatech jedoucím ve volném směru a útvarům chodců jdoucím ve volném směru; přitom nesmí ohrozit ani omezit přecházející chodce.

Podle ust. § 76 odst. 6 zákona o provozu, světelné signály jsou nadřazeny svislým dopravním značkám upravujícím přednost.

Jak vyplývá z odůvodnění napadeného rozsudku, krajský soud při hodnocení důvodnosti podané žaloby vyšel mj. z toho, že žalobce porušil svou povinnost sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích, přičemž tato povinnost je zdůrazněna umístěním dopravní značky. I v případě, kdy žalobce jel na doplňkovou zelenou šipku pro odbočení vpravo, měl sledovat situaci vlevo od vozidla s ohledem na ust. § 70 odst. 2 písm. g) zákona o provozu.

Takové závěry krajského soudu však s ohledem na právní úpravu i obsah správního spisu nelze přijmout. Ohledně umístění příslušné dopravní značky, v čemž krajský soud spatřoval zdůraznění konkrétní povinnosti stěžovatele, je možné uvést pouze tolik, že světelné signály jsou nadřazeny svislým dopravním značkám upravujícím přednost (srov. shora cit. ust. § 76 odst. 6 zákona o provozu). Za situace, kdy úprava provozu byla na křižovatce provedena světelnou signalizací, tak nelze stěžovateli důvodně vytýkat, že by nerespektoval dopravní značku upravující přednost.

Rovněž tak z obsahu spisu nelze přijmout závěr, že žalobce porušil povinnost podle ust. § 70 odst. 2 písm. g) zákona o provozu, neboť za porušení takové povinnosti ve správním řízení postižen nebyl. Pro bezpečný závěr o tom, zda stěžovatel takovou povinnost porušil, by bylo nutné velmi detailně skutkově zjistit, na jaký signál do křižovatky vjel stěžovatel a na jaký signál řidič tramvaje (jak vyplývá ze sdělení správce komunikace ze dne 25. 6. 2003, obsažené ve správním spise, na křižovatce signál volno pro tramvaj je kolizní pro signál volno pro vozidla, tyto signály nemohou svítit současně, přičemž časový rozdíl mezi začátkem a koncem je 6 sec.). Nebylo tedy technicky možné, aby současně měl signál volno stěžovatel i řidič tramvaje. Proto nelze bez dalšího vycházet z toho, že stěžovatel porušil svou povinnost dát přednost v jízdě vozidlu jedoucímu ve volném směru, protože není vůbec skutkově ujasněno, zda skutečně řidič tramvaje byl vozidlem jedoucím ve volném směru (tedy na světelný signál volno pro tramvaj).

Tohoto nedostatku si byl bezpochyby vědom i žalovaný, neboť jej výslovně zmínil v odůvodnění napadeného správního rozhodnutí. Proto z této skutečnosti nemůže vycházet krajský soud, a to ani při právním hodnocení, neboť tím přesahuje svou působnost (krajský soud by hodnotil něco, za co nebyl stěžovatel ve správním řízení postižen).

V dané věci je naprosto zásadním skutkovým zjištěním, kdo z obou řidičů způsobil dopravní nehodu tím, že porušil zvláštní zákon (srov. ust. § 22 odst. 1 písm. c) zákona o přestupcích). Nejvyšší správní soud tak nesouhlasí s žalovaným v tom, že za daného stavu dokazování

je možné konstatovat, že stěžovatel porušil svou povinnost podle ust. § 5 odst. 1 písm. b) zákona o provozu, neboť nesledoval situaci v provozu. K takovému právnímu hodnocení ani skutkovému závěru prozatím s ohledem na obsah správního spisu přistoupit nelze.

Žalovaný totiž v odůvodnění napadeného správního rozhodnutí připustil, že prvotní a převažující příčinou dopravní nehody bylo porušení povinností řidiče tramvaje, avšak podle jeho názoru to nemění nic na závěru, že svou povinnost sledovat situaci v provozu porušil stěžovatel. Ke skutkovému závěru, že stěžovatel tuto povinnost porušil, však není doposud dostatek skutkových zjištění, neboť je nutné zejména prověřit, zda stěžovatel mohl dané dopravní nehodě zabránit s ohledem na situaci na křižovatce. Toto posouzení je pak nutné pro vymezení, zda stěžovatel dopravní nehodu zavinil (ust. § 3 zákona o přestupcích).

Znalec, který zpracovával znalecký posudek ve správním řízení, se k této otázce nijak konkrétněji nevyjádřil. Zpracovaný znalecký posudek pak trpí dosti závažnou vadou při hodnocení dopravní nehody a nehodového děje – není z něho patrné, že by znalci byla známa situace ohledně světelných signálů na dané křižovatce (znalecký posudek byl zpracován dne 10. 2. 2003, správce komunikace skutečnosti ohledně světelných signálů sdělil žalovanému až dne 25. 6. 2003). Závěry znalce v tomto posudku jsou dosti hypotetické a situaci na světelné signalizaci nijak neberou v potaz – znalec v posudku uvedl, že řidič trolejbusu mohl nehodu odvrátit, pokud by sledoval řádně a stále signál odbočovací šipky. K takovému závěru je však bezpodmínečně nutné, aby znalec měl povědomost o situaci na světelné signalizaci a zejména aby posoudil, zda s ohledem na rychlost obou vozidel a prodlevu ve světelné signalizaci na signál volno skutečně řidič trolejbusu neměl povolení vjet do křižovatky (tedy že měl světelný signál stůj). Rovněž závěr znalce, že řidič trolejbusu měl sledovat i vývoj dopravní situace na tramvajové trati, je dosti hypotetický za situace, kdy by řidič trolejbusu měl světelnou signalizací signál volno. Pokud je křižovatka řízena světelnou signalizací, je nutné vycházet z toho, že řidiči budou při sledování provozu zejména z této signalizace vycházet a na ni se především soustředí.

Ani znalec, ani správní orgány se nijak konkrétně nezabývali verzí stěžovatele, kterou tvrdil již ve správním řízení, že projíždějící tramvaj do křižovatky vjela, a on sám na ni již nijak nestačil zareagovat, neboť v souladu se světelnou signalizací vjel do křižovatky na světelný signál volno. Ačkoliv bezpochyby je stěžovatel povinen sledovat situaci v provozu, a pokud by viděl, že do křižovatky značnou rychlostí vjíždí tramvaj, tak umožnit její projetí, i když jemu samotnému světelná signalizace dává signál volno; stranou pozornosti skutkového zjištění zůstalo, zda stěžovatel vůbec mohl na projíždějící tramvaj včas zareagovat a nehodu tak odvrátit. Toto zjištění je rovněž pro posouzení věci zcela zásadní – pokud není vyvrácena verze stěžovatele, že do křižovatky vjížděl na světelný signál volno, je patrné (s ohledem na vyjádření správce komunikace), že světelný signál volno nemůže mít současně tramvaj i trolejbus, že časová prodleva mezi signály volno pro obě vozidla je 6 sekund, že tramvaj se pohybovala rychlostí 40 km/hod. a trolejbus rychlostí 11 km/hod. (což plyne ze záznamů tachografu obou vozidel), pak je nutné prověřit, zda řidič trolejbusu mohl přijíždějící tramvaj vidět, dříve zareagovat, ačkoliv sám mohl mít světelný signál volno, a zda mohl nehodě zabránit, či zda již k takové reakci dojít nemohlo. Bez tohoto zjištění nelze prozatím konstatovat, že stěžovatel porušil svou povinnost podle ust. § 5 odst. 1 písm. b) zákona o provozu, a že by toto porušení povinnosti bylo příčinou dopravní nehody (ust. § 22 odst. 1 písm. c) zákona o přestupcích), neboť nevyvrácenou zůstává skutková verze stěžovatele, že nehodě již zabránit nemohl a zareagoval ihned, jakmile tramvaj uviděl, přičemž do křižovatky vjel v souladu se světelnou signalizací.

Tyto pochybnosti ohledně zjištění, kdo z řidičů dopravní nehodu zavínil, a zda stěžovatel vůbec mohl na přijíždějící tramvaj včas reagovat, jsou podstatné pro postižení stěžovatele za spáchání tohoto přestupku. V tomto směru prozatím zůstalo dokazování u správního orgánu neuzavřené a je nutné je doplnit.

V tomto směru pak nelze souhlasit s právním hodnocením, jak jej provedl krajský soud, a kasační stížnost je tak důvodná. Z těchto důvodů tedy Nejvyšší správní soud napadený rozsudek krajského soudu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení (ust. § 110 odst. 1 s. ř. s.). V dalším řízení je pak krajský soud vázán právním názorem Nejvyššího správního soudu (ust. § 110 odst. 3 s. ř. s.).

Pro úplnost Nejvyšší správní soud dodává, že o nákladech řízení o kasační stížnosti rozhodne krajský soud v novém rozhodnutí (ust. § 110 odst. 2 s. ř. s.).

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

V Brně dne 3. srpna 2006

JUDr. Vojtěch Šimíček  
b            předseda senátu