



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Elišky Cihlářové a soudců JUDr. Karla Šimky a JUDr. Jaroslava Hubáčka v právní věci žalobkyně: **P. B.**, zastoupena JUDr. Ladislavem Labanczem, advokátem se sídlem Ostrovského 253/3, Praha 5, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 12, Praha 1, v řízení o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 25. 9. 2008, č. j. 4 Ca 13/2006 – 42,

t a k t o :

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 25. 9. 2008, č. j. 4 Ca 13/2006 – 42, **se zrušuje** a věc **se vrací** tomuto soudu k dalšímu řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Rozsudkem Městského soudu v Praze ze dne 25. 9. 2008, č. j. 4 Ca 13/2006 – 42, byla zamítnuta žaloba podaná žalobkyní proti rozhodnutí Ministerstva dopravy (dále jen „ministerstvo“) ze dne 13. 7. 2006, č. j. 411/2006-160-SPR/2, jímž bylo změněno rozhodnutí Magistrátu hl. města Prahy, odboru dopravně správních agend (dále jen „magistrát“) ze dne 1. 6. 2006, č. j. MHMP 203426/2005 kará/Ka, tak, že do třetího odstavce výroku se mezi „porušení § 4 písm. a), b), c)“ a „§ 72 zákona č. 361/2000 Sb.“ vkládá „§ 18 odst. 1“. Tímto rozhodnutím magistrátu byla žalobkyně uznána vinnou porušením ust. § 4 písm. a), b), c) a § 72 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“) a byla jí za naplnění skutkové podstaty přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu podle ust. § 22 odst. 1 písm. d) zákona č. 200/1990 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“) uložena pokuta ve výši 2500 Kč. Městský soud v odůvodnění rozsudku uvedl, že neshledal důvodnou námitku nezákonnosti rozhodnutí z důvodů projednání věci podle nesprávného právního předpisu. Ze správního spisu vyplývá, že řízení bylo zahájeno v říjnu 2005, tedy za účinnosti zákona č. 71/1967 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 71/1967 Sb.“) a podle ustanovení § 179 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) se řízení, která nebyla pravomocně skončena před účinností tohoto zákona, dokončí podle dosavadních předpisů. Žalobkyně sice byla předvolána k pokračování v řízení o přestupku v dubnu 2006 podle ustanovení § 59 správního řádu, ale ze správního spisu vyplývá, že správní orgán I. stupně rozhodoval podle zákona č. 71/1967 Sb. Jednalo se tedy o ojedinělé pochybení, které se týkalo pouze procesního úkonu, a toto nemělo vliv na správnost napadeného

rozhodnutí ani řízení, které jeho vydání předcházelo. K žalobní námitce, že při povolené rychlosti 50 km/h v úseku před křižovatkou v místě, kde se žalobkyně nacházela při rozsvícení signálu „Stůj!“, nebylo možno tramvaj bezpečně zastavit, a proto bylo možno postupovat ve smyslu ustanovení § 70 odst. 2 písm. d) zákona o silničním provozu, přičemž předložila fotodokumentaci prokazující, že interval pro průjezd vozidel a tramvaj je nedostačující, městský soud uvedl, že ani fotodokumentace není důkazem, který by ji zabavil odpovědnosti za spáchání přestupku. Nastavení signalizačního zařízení na velmi krátké intervaly je pro řidiče městské hromadné dopravy známou skutečností a žalobkyně jako řidička tramvaje předmětnou křižovatkou projížděla vícekrát a situaci zná. Skutečnost, že pro jízdu na tomto úseku je povolena rychlost 50 km/h neznámá, že lze tímto úsekem vždy touto rychlostí projíždět. Podle časových údajů, které vyplývají z výpovědi žalobkyně, z tachografu i ze znaleckého posudku je nepochybné, že žalobkyně měla na světelné zařízení výhled téměř od předcházející křižovatky, kdy zatáčela do rovného úseku před křižovatkou dlouhého asi 150 m. Povinností řidiče je mimo jiné přizpůsobit rychlost jízdy vlastnostem vozidla a nákladu a jiným okolnostem, které je možno předvídat. Žalobkyně mohla ze svých zkušeností i znalostí předvídat, že dojde ke změně světelného signálu na signalizačním zařízení. Proto měla s ohledem na vlastnosti vozidla zvolit takovou rychlost jízdy, aby byla schopna po rozsvícení signálu „Stůj!“ vozidlo před křižovatkou zastavit. Takovou rychlost, aby mohla zastavit, měla zvolit i s ohledem na to, že signalizační zařízení na křižovatkách je nastaveno na velmi krátké časové úseky pro střídání signálů v jednotlivých směrech jízdy, takže je riskantní případné využití možnosti pokračovat v jízdě i po rozsvícení signálu „Stůj!“ tak, jak to umožňuje ustanovení § 70 odst. 2 písm. d) zákona o silničním provozu. Toto ustanovení upravuje pouze mimořádné situace, kdy zastavení vozidla není bezpečné. Podle názoru městského soudu v případě řízení tramvaje, tj. prostředků městské hromadné dopravy, by nemělo k takovým situacím docházet, protože zde řidiči volí mezi dvěma možnostmi, které obě přináší rizika. Buď zastavit s rizikem pro bezpečnost provozu i cestujících, nebo projet křižovátku a při případném špatném odhadu času, který zbývá k bezpečnému projetí křižovatky, riskovat střet s vozidlem, které má signál „Volno“. Městský soud vyšel z toho, že v případě změny světelného signálu se nejedná o nepředvídatelnou skutečnost, kterou žalobkyně nemohla předem vyhodnotit.

Proti tomuto rozsudku podala žalobkyně (dále jen „stěžovatelka“) v zákonné lhůtě kasační stížnost z důvodů uvedených v ust. § 103 odst. 1 písm. a) a b) s. ř. s. V kasační stížnosti namítala, že městský soud měl žalobu pro vytkané vady zrušit ve smyslu ust. § 76 odst. 1 písm. a) a b) s. ř. s. Nadále trvá na důvodnosti své žalobní námitky, že rozhodnutí magistrátu je nezákonné z důvodu projednávání věci podle nesprávného právního předpisu. Stěžovatelka byla předvolána k pokračování v řízení o přestupku předvoláním ze dne 12. 4. 2006 podle ust. § 59 správního řádu, který byl v té době účinný, ale podle kterého nemělo být postupováno. Se závěrem městského soudu, že se jednalo o ojedinělé pochybení, které se týkalo pouze procesního úkonu a nemělo vliv na správnost napadeného rozhodnutí, nelze souhlasit, protože podle přijaté judikatury je rozhodnutí zákonné, pokud je vydáno v souladu se zákonem platným v době jeho vydání. Podle ust. § 179 odst. 1 správního řádu se řízení, která nebyla pravomocně skončena před účinností tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, v daném případě zákona č. 71/1967 Sb. Byla tak porušena zásada zákonnosti, která je jednou ze základních zásad správního řízení. Z tohoto důvodu je rozhodnutí magistrátu nezákonné. Stěžovatelka v kasační stížnosti dále namítala, že do křižovatky vjížděla v okamžiku, kdy svítil signál „Stůj!“, avšak tento se rozsvítil v okamžiku, kdy byla od hranice křižovatky v takové vzdálenosti, že nebyla schopna žádným způsobem, tedy ani při použití nouzové brzdy, před světelným signalizačním zařízením zastavit. Stěžovatelka poukázala na svou výpověď v průběhu správního řízení o přestupku, kdy uvedla, že ze zatáčky od Resslerovy ulice vyjela rychlostí 15 km/h, když před ní ve vzdálenosti asi 50 až 100 m jela tramvaj č. 6. Za ní udržovala bezpečnou vzdálenost a tato tramvaj jí kryla výhled na světelné zařízení pro tramvaje. V momentě, kdy se jí odkryl výhled na světelnou

signalizaci pro tramvaje, na které svítil signál „Volno“, rozjela se rychlostí asi 40 km/h. Když byla asi 8 m před světelnou signalizací pro tramvaje, rozsvítil se signál „Stůj!“. Jelikož tramvaj byla v té době plně obsazena cestujícími, nebylo možné bezpečně zastavit ještě před křižovatkou. Proto stěžovatelka pokračovala v jízdě v souladu s ust. 71 odst. 7 v návaznosti na ustanovení 70 odst. 2 písm. d) věta první zákona o silničním provozu. Nemohla tedy porušit povinnost podle ust. § 4 písm. b) zákona o silničním provozu, neboť při rozsvícení signálu „Stůj!“ byla tak blízko křižovatky, že nebylo možné tramvaj zastavit. Pravdivost jejího tvrzení, že byla od hranice křižovatky v takové vzdálenosti, že nebyla schopna žádným způsobem, ani za použití nouzové brzdy, zastavit, potvrzuje jednoznačně i znalecký posudek č. 2782/06. Pokud by tedy při rychlosti tramvaje 37 km/h začala brzdit ve vzdálenosti 8 m od hranice křižovatky, tramvaj by stejně neubrzdila ani při použití nouzové brzdy, a přitom by ohrozila bezpečnost cestujících v obou vozech tramvaje. Vyslovil-li se k námitce stěžovatelky, že světelné signalizační zařízení pro tramvaje je špatně nastavené, městský soud pouze tak, že je pro řidiče městské hromadné dopravy známou skutečností, že signalizační zařízení je nastaveno na velmi krátké intervaly, nemá takový závěr oporu ve spise a stěžovatelce není známo, z čeho tak usuzuje. Na podporu své námítky předložila stěžovatelka městskému soudu fotodokumentaci, kterou pořídila na předmětné křižovatce dne 19. 7. 2006 mezi 13.15 hod. až 13.40 hod. a dne 20. 7. 2006 mezi 8.20 hod. a 9.20 hod., kdy docházelo ve větším počtu k přejíždění tramvají touto křižovatkou v době signálu pro osobní vozidla „Pozor“ nebo „Volno“ v kolizním směru. Tento jednoznačný důkaz, že na předmětné křižovatce jsou nastaveny krátké intervaly, nepovažoval městský soud za důkaz, který by stěžovatelku zbavil odpovědnosti za spáchání přestupku. Nelze však bez jakýchkoliv důkazů konstatovat, že je řidičům městské hromadné dopravy známo, že signalizační zařízení je nastaveno na velmi krátké intervaly po celé Praze. Jsou jen některé křižovatky, kde je signalizační zařízení nastaveno nevhodně, a tak tomu bylo v době nehody také na předmětné křižovatce. V současné době tomu již tak není, neboť na základě tvrzení stěžovatelky byla křižovatka vybavena přídatnými signály, které informují řidiče tramvaje, že dojde k překlopení signálu „Volno“ na signál „Stůj!“. Teprve ze znaleckého posudku se stěžovatelka dozvěděla, že provozně technické nastavení světelné signalizace umožňuje bezpečnou jízdu tramvaje v této oblasti kolem 10 km/h. Pokud tomu tak je, pak vidí pochybení na straně Dopravního podniku hlavního města Prahy, který jako provozovatel dráhy měl v tomto úseku zajistit značení pro omezení rychlosti po tramvaje na uvedených 10 km/h. Městský soud rovněž zcela pominul, že stěžovatelka jela za jinou tramvaj a že se rozjela rychlostí cca 40 km/h teprve v momentě, kdy se jí odkryl výhled na světelnou signalizaci pro tramvaje, na které svítil signál „Volno“, a teprve asi 8 m před světelnou signalizací pro tramvaje se rozsvítil signál „Stůj!“.

Stěžovatelce tedy nebylo známo, jak dlouho již interval „Volno“ pro tramvaje svítil a v době, kdy na světelné zařízení měla výhled, mohla těžko odhadnout, jak dlouho ještě svítit bude. S ohledem na výše uvedené stěžovatelka namítá nesprávné posouzení právní otázky městským soudem. Městský soud, stejně jako správní orgány, se nevypořádal se všemi důkazy, zejména s dopisem ministra dopravy ze dne 14. 11. 2006, který přiznal, že nastavení nevhodných intervalů považuje za závažný problém, a přesto ministerstvo k nápravě neuspokojivého stavu nic neučinilo. Městský soud v podstatě pouze převzal jeden ze závěrů znalce, a to, že příčinou dopravní nehody z technického hlediska byla náhlá překážka, kterou vytvořila tramvaj řidiči osobního vozidla, a přitom znalecký posudek je jedním z důkazů, který musí soud vyhodnotit jak jednotlivě, tak v souhrnnou s ostatními důkazy. Městský soud však takto neučinil. Při posuzování, zda stěžovatelka dbala zvýšené opatrnosti, je třeba vycházet z objektivních okolností konkrétní situace a nelze pouze hypoteticky dovozovat, které okolnosti mohla či nemohla v okamžiku bezprostředně předcházejícím střetu vozidel předvídat, jak to učinil městský soud. S ohledem na výše uvedené stěžovatelka navrhl, aby Nejvyšší správní soud rozsudek městského soudu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

Ministerstvo ve vyjádření ke kasační stížnosti uvedlo, že se městský soud vypořádal ve svém rozsudku dostatečně se všemi námitkami stěžovatelky a že dospěl ke správnému závěru ohledně námitky o nesprávné aplikaci procesního předpisu. Ve vztahu k ust. § 18 odst. 1, § 4 písm. a), b), c) a § 72 zákona o silničním provozu městský soud správně konstatoval, že stěžovatelka jako řidička jistě již předtím několikrát projížděla tento úsek a znala situaci v místě střetu. V řízení o přestupku se správní orgány nemohly zabývat hypotetickými úvahami o možné budoucí změně stávajícího způsobu řízení provozu tramvají, ke které navíc dosud nedošlo. Pokud jde o odkaz na dopis ministra dopravy, jedná se o zcela irelevantní argument, neboť stěžovatelka jako účastnice provozu na pozemních komunikacích měla povinnost řídit se platnou právní úpravou, a tedy také stávajícím systémem světelné signalizace pro tramvaje. Pokud měla pochybnosti o správnosti nastavení signalizačního zařízení, měla tomu přizpůsobit své chování v provozu na pozemních komunikacích. Stěžovatelka rychlost jízdy nepřizpůsobila stavu, který mohla předpokládat, protože sama v řízení před správním orgánem i městským soudem uvedla, že při řízení tramvaje zrychlovala po projetí zatáčky ve směru od ul. Resslerova poté, co se jí odkryl výhled na signalizační zařízení, který měla předtím zakrytý. Stěžovatelka podle názoru ministerstva mohla, a měla, předvídat, že může dojít ke změně světelného signálu, a to i vzhledem k technickým parametrům tramvaje. Opakované tvrzení stěžovatelky, že ke změně signálu došlo v okamžiku, kdy se nacházela 8 m před signalizačním zařízením, se jeví ministerstvu zcela evidentně nepravdivé, protože vzhledem k rychlosti tramvaje řízené stěžovatelkou, vzdálenosti nutné k zastavení při této rychlosti a tvrzení stěžovatelky, že po spatření změny světelného signálu pokračovala dále v jízdě, je zřejmé, že by k zastavení tramvaje došlo mnohem dál za křižovatkou, než tomu bylo ve skutečnosti. Stěžovatelka změnu světelného signálu musela vidět podstatně dříve a jednoznačně měla reagovat na vzniklou situaci. Proto ministerstvo navrhuje, aby kasační stížnost byla zamítnuta.

Nejvyšší správní soud přezkoumal na základě kasační stížnosti napadený rozsudek v souladu s ustanovením § 109 odst. 2 a 3 s. ř. s., vázán rozsahem a důvody, které uplatnila stěžovatelka v podané kasační stížnosti, a přitom sám neshledal vady uvedené v odstavci 3, k nimž by musel přihlídnout z úřední povinnosti.

Ze správního spisu vyplynulo, že magistrát zahájil řízení o přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu podle § 22 odst. 1 písm. d) zákona o přestupcích na základě šetření provedeného Policií ČR, Správa hl. m. Prahy, Dopravní inspektorát, oddělení dopravních nehod, který postoupil spisovou dokumentaci magistrátu podle ust. § 58 odst. 1 zákona o přestupcích. U ústního jednání stěžovatelka mimo jiné vypověděla, že ze zatáčky od ulice Resslerova jela rychlostí asi 15 km/h. Před ní jela asi ve vzdálenosti 50 m až 100 m tramvaj č. 6, za kterou udržovala bezpečnou vzdálenost. Tato tramvaj jí kryla výhled na světelné zařízení pro tramvaje. V momentě, kdy se jí odkryl výhled, svítil signál „Volno“. S tramvají se rozjela rychlostí asi 40 km/h a když byla asi 8 m před světelnou signalizací pro tramvaje, rozsvítil se světelný signál „Stůj!“. Protože tramvaj byla plně naložena cestujícími, nebylo možné bezpečně zastavit. Nechtěla prudce brzdit, neboť by došlo k pádu nebo ke zranění cestujících. Proto pokračovala v jízdě přes křižovátku. Po ujetí asi 6 až 7 m uslyšela ránu. Na toto zareagovala prudkým brzděním a ujela asi 33 až 34 m než tramvaj zabrzdila. Podle stěžovatelky byla příčinou dopravní nehody špatně nastavená světelná signalizace pro tramvaje a pro vozidla. U jednání byl přítomen i M. P., řidič osobního vozidla, které se střetlo s tramvají, a ten uvedl, že se necítí být vinen, protože do křižovatky vjížděl na zelený světelný signál. Magistrát ustanovil znalce z oboru ekonomiky, dopravy a strojírenství Ing. J. T., který v závěru vypracovaného posudku uvedl, že z technického hlediska vytvořila tramvaj řidiči M. P. náhlou překážku. S ohledem na dobu výměny světelného signalizačního zařízení pro tramvaj a vozidlo v délce 4 s lze při ukončení signálu pro tramvaj bezpečně zastavit při výchozí rychlosti tramvaje asi 10 km/h až 20 km/h s ohledem na reakční dobu řidiče tramvaje a náběh a intenzitu brzděného zpomalení tramvajové soupravy. Stěžovatelka začala reagovat brzděním asi 6 až 7 s před

zastavením tramvaje, přičemž tramvaj jela rychlostí asi 36 km/h. Zastavit tramvaj v této rychlosti za dobu kratší než 6 až 7 s při reakční době řidičky 1 s náběhu brzd a provozním brzděním zpomalení, nelze. Nárazová rychlost osobního vozidla byla do 10 km/h. Na základě provedeného dokazování vydal dne 1. 6. 2006 magistrát rozhodnutí, kterým uznal stěžovatelku vinnou porušením ust. § 4 písm. a), b), c) a § 72 zákona o silničním provozu a za naplnění skutkové podstaty přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a podle ust. § 22 odst. 1 písm. d) zákona o přestupcích a podle ust. § 22 odst. 2 citovaného zákona jí uložil pokutu ve výši 2500 Kč. Magistrát po vyhodnocení důkazů ze spisového materiálu považoval za bezpečně prokázané, že stěžovatelka dne 4. 8. 2005 kolem 7:29 hod řídila tramvajovou dopravu T3, ev. č. vozů 7158 a 7159, linky č. 23, pořadí 4. v Praze 2 na Karlově náměstí ve směru jízdy ulice Resslerova k ulici Spálená. Na křižovatce Karlovo náměstí — Odborů, která byla v době dopravní nehody řízena světelným signalizačním zařízením, nerespektovala světelné signály pro tramvaje a na světelný signál pro tramvaje S 15 a „Stůj!“ vjela do křižovatky, kde se následně střetla s osobním vozidlem zn. Opel Astra, které po ulici Žitná směrem ke křižovatce ulic Karlovo náměstí — Odborů v levém jízdním pruhu na světelný signál S1 a signál se zeleným světlem „Volno“ řídil M. P. Požití alkoholu bylo u stěžovatelky i u M. P. vyloučeno provedenou dechovou zkouškou na digitálním přístroji Alcotest Dräger. Technická závada nebyla jako příčina dopravní nehody uplatňována ani zjištěna. Podle názoru magistrátu nelze popřít, že stěžovatelka do křižovatky vjela na světelný signál, který jí toto již neumožňoval. Příčinou předmětné dopravní nehody tak nebylo špatné nastavení světelné signalizace, ale nesprávný způsob jízdy, zejména rychlost tramvajové soupravy, a to i přesto, že v daném místě je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h. V této souvislosti magistrát poukázal na ust. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, kde se hovoří o tom, že rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Jak vyplývá z výpovědi stěžovatelky, vyjela ze zatačky od Resslerovy ulice rychlostí 15 km/h a v okamžiku, kdy se jí odkryl výhled na světelnou signalizaci pro tramvaje, na které svítil světelný signál „Volno“, jela s tramvají rychlostí asi 40 km/h. Z výše uvedeného magistrát dovodil, že právě okolnost, že stěžovatelka neměla řádný výhled na světelnou signalizaci, měla být pro ni signálem, aby jela pouze takovou rychlostí, na kterou měla rozhled a na níž by byla schopna zastavit, a dále jako řidička měla předpokládat skutečnost, že v momentě odkrytí výhledu na světelnou signalizaci na této může ihned dojít ke změně světelného signálu. Ministerstvo se v napadeném rozhodnutí ztotožnilo s odůvodněním rozhodnutí magistrátu, které považuje za precizní a logické. Uvedlo, že stěžovatelka jednoznačně porušila ust. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, a protože magistrát argumentoval i porušením tohoto ustanovení v odůvodnění svého rozhodnutí, bylo nutné provést změnu ve výroku rozhodnutí.

Nejvyšší správní soud se nejprve zabýval stížní námitkou týkající se nezákonnosti spočívající v tom, že stěžovatelka byla předvolána k ústnímu jednání podle zákona, podle kterého nemělo být, vzhledem k přechodným ustanovením, postupováno. Je nesporné, že správní orgán měl stěžovatelku předvolat podle ust. § 41 zákona č. 71/1967 Sb., ale toto ustanovení se obsahově kryje s ust. § 59 správního řádu, které také stanoví, že správní orgán předvolá osobu, jejíž osobní účast při úkonu v řízení je k provedení úkonu nutná. Toto ustanovení, oproti ust. § 41 zákona č. 71/1967 Sb., navíc stanoví, že předvolání musí mít písemnou formu a být doručeno do vlastních rukou s dostatečným, zpravidla nejméně pětidenním, předstihem. V předvolání musí být uvedeno, kdo, kdy, kam, v jaké věci a z jakého důvodu se má dostavit a jaké jsou právní následky v případě, že se nedostaví. Předvolaný je povinen dostavit se včas na určené místo. Nemůže-li tak ze závažných důvodů učinit, je povinen bezodkladně se s uvedením důvodů správnímu orgánu omluvit. Stěžovatelce, která se k ústnímu jednání dostavila, bylo zasláno písemné předvolání s pětidenním předstihem, ve kterém bylo uvedeno, kdo, kdy, kam, v jaké věci

a z jakého důvodu se má dostavit. Proto tímto předvoláním, byť s uvedením nesprávného procesního předpisu, nebyla nijak zkrácena na možnosti uplatňovat svá procesní práva. Nejvyšší správní soud proto neshledal procesní pochybení natolik závažné a pro výsledek řízení relevantní, aby samo o sobě, bez dalších okolností, mělo vliv na zákonnost správního rozhodnutí. Smyslem a cílem procesních pravidel je poskytnout ochranu hmotně právním vztahům. Výjimečně je však možné připustit, jako je tomu v případě stěžovatelky, že i když došlo k porušení procesních předpisů, jež by abstraktně vzato mohlo ovlivnit zákonnost rozhodnutí, lze napadené správní rozhodnutí nezrušit, jedná-li se o pochybení v celkovém kontextu daného řízení zjevně nevýznamné a nemohlo-li žádným způsobem zapříčinit jiný výsledek řízení, než jaký by nastal, i kdyby k pochybení nedošlo (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 2. 2007, č. j. 2 Afs 125/2006 – 120, dostupný na www.nssoud.cz).

Nejvyšší správní soud se dále zabýval stížní námitkou směřující k tomu, že stěžovatelka nenaplnila skutkovou podstatu přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu podle ust. § 22 odst. 1 písm. d) zákona o přestupcích.

Podle ust. § 2 odst. 1 zákona o přestupcích je přestupkem zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin. 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 přestupku bylo v rozporu s právem, tj. zda byla porušena nebo nesplněna právní povinnost stanovená zákonem, ale také zda je dáno zavinění, jakož i naplnění předpokladů pro uložení sankce a její výše. Zavinění lze definovat jako psychický vztah pachatele k vlastnímu protiprávnímu jednání. Podle ust. § 3 citovaného zákona postačí k odpovědnosti za přestupek zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění. Jelikož zákon o silničním provozu nestanoví ohledně přestupku podle ust. § 22 odst. 1 písm. d) žádné zvláštní požadavky týkající se zavinění, je nezbytné aplikovat ust. § 3 zákona o přestupcích, podle něhož postačí zavinění z nedbalosti, tedy i jen nevědomá nedbalost. Přestupek je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel a) věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí (tzv. nedbalost vědomá), nebo b) nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl (tzv. nedbalost nevědomá).

Nejvyšší správní soud se neztotožňuje s tím, jak se s touto námitkou vypořádal městský soud, když pouze obecně uvedl, že s ohledem na velmi krátké časové úseky pro střídání signálů v jednotlivých směrech jízdy je riskantní případné využití možnosti pokračovat v jízdě, jak to umožňuje ust. § 70 odst. 2 písm. d) zákona o silničním provozu, a proto by nemělo k takovým situacím docházet v případě řízení prostředků městské hromadné dopravy. Podle názoru Nejvyššího správního soudu ale nelze obecně vyloučit použití určitého ustanovení zákona s odůvodněním, že by se jednalo o riskantní situaci. Citované ustanovení se na stěžovatelku jednoznačně vztahovalo. Je proto třeba se zabývat tím, zda svým jednáním za daných podmínek mohla porušit jiná ustanovení zákona o silničním provozu, řídila-li se tímto ustanovením. Nejvyšší správní zdůrazňuje, že i když stěžovatelka jednala v souladu s citovaným ustanovením, není vyloučeno, že mohla porušit jiná ustanovení zákona o silničním provozu.

V dané věci bylo třeba obzvláště zkoumat zavinění, tedy zda stěžovatelka jednala alespoň z nevědomé nedbalosti. Zásadní otázkou tedy mělo být, zda měla a mohla vědět, že může způsobit dopravní nehodu, pokud nepřizpůsobí rychlost jízdy konkrétním okolnostem, které bylo možno předvídat. Těmito okolnostmi byla v daném případě skutečnost, že může s vysokou pravděpodobností dojít ke změně signálu na signálním zařízení a že není bezpečné pokračovat

v jízdě, jak to umožňuje ustanovení ust. § 70 odst. 2 písm. d) zákona o silničním provozu, a to pro velmi krátké intervaly mezi ukončením signálu „Volno“ pro tramvaje a rozsvícením signálu „Volno“ pro vozidla. Podle názoru Nejvyššího správního soudu však tato otázka nebyla správními orgány ani městským soudem uspokojivě zodpovězena. Městský soud pouze obecně uvedl, že skutečnost, že signalizační zařízení je nastaveno na velmi krátké intervaly, je pro řidiče městské hromadné dopravy známou skutečností. Ale už neuvedl, z čeho tento závěr dovozuje, a ani ze spisového materiálu toto nevyplývá. Podle vyjádření Dopravního podniku hl. m. Prahy ze dne 9. 3. 2006 není známo, že vzhledem ke krátkému intervalu může k bezpečnému průjezdu dané křižovatky tramvajová souprava jet pouze rychlostí kolem 10 km/h. Na otázku, zda proběhlo školení řidičů, které by bylo zaměřeno na průjezd této křižovatky, Dopravní podnik hl. m. Prahy pouze obecně odpověděl, že při pravidelném školení se upozorňuje na místa se zvýšeným výskytem dopravních nehod. Stejně tak není ze spisu vůbec zřejmé, zda stěžovatelka okolnost velmi krátkých intervalů mohla znát vzhledem ke svým osobním zkušenostem řidičky. Nebylo totiž dostatečně zkoumáno, o jaký typ křižovatky, především z hlediska signálního plánu, se jedná. Přitom ze spisu vyplývá, že se jedná o dynamicky řízenou křižovatku s několika signálními plány, z čehož vyplývá, že intervaly mezi začátkem a ukončením signálu „Volno“ pro tramvaje a rovněž mezi ukončením signálu „Volno“ pro tramvaje a rozsvícením signálu „Volno“ pro vozidla se mohou v závislosti na pokyn Hlavní řídicí dopravní ústředny měnit. Tato okolnost má podle Nejvyššího správního soudu vliv právě na to, zda může řidič ze svých zkušeností předpokládat, že dojde k překlopení signálu „Volno“ na signál „Stůj!“ po určitém čase, anebo zda může předpokládat, že na dané křižovatce je velmi krátký interval mezi ukončením signálu „Volno“ pro tramvaje a rozsvícením signálu „Volno“ pro vozidla. Pokud totiž interval závisí na zvoleném signálním plánu, nemusí mít ani řidič, který danou křižovatku projíždí opakovaně, prakticky možnost ze zkušeností tento čas odhadnout, neboť se jedná o proměnlivou veličinu. Navíc není jasné, zda s ohledem na členitost komunikací v rámci Prahy a vysoký počet křižovatek, kterými tramvajové linky obvykle projíždějí, lze po řidiči tramvaje, byť se jedná o profesionála, na něhož lze klást větší nároky než na běžného řidiče, spravedlivě požadovat, aby si relevantní skutečnosti ohledně nastavení intervalů světelné signalizace pro konkrétní křižovatku pamatoval. Ostatně smyslem a účelem světelné signalizace je právě umožnit proměnné řízení provozu křižovatky cyklickým, avšak ne nutně zcela pravidelně a beze změny parametrů se opakujícím, vydáváním konkrétních pokynů řidičům jedoucím v určitém směru, zda mají stát nebo jet. Vzhledem k tomu tedy může řidič, neexistují-li zvláštní konkrétní důvody k opačnému závěru, jež musí mít řidič možnost v dané situaci zjistit, předpokládat, že na signál „Volno“ může vjet do křižovatky a bezpečně ji projet. Tyto všechny zásadní okolnosti nebyly městským soudem vzaty v úvahu. Navíc je nutno poukázat na zásadní rozpor v popisu skutkového stavu správními orgány a soudem. Městský soud uvedl, že stěžovatelka měla na světelné zařízení výhled téměř od předcházející křižovatky, kdy zatáčela do rovného úseku před křižovatku dlouhého asi 150 m, zatímco magistrát uvedl, že neměla řádný výhled na světelnou signalizaci a ministerstvo, že tramvajová souprava stěžovatelce zakrývala výhled do určité míry i na světelné signalizační zařízení. V důsledku těchto skutkových rozporů není ve vazbě na výše uvedené zřejmé, zda stěžovatelka mohla s vysokou pravděpodobností předvídat brzkou změnu signálu na signálním zařízení, když se blížila k hranici křižovatky.

Nejvyšší správní soud proto považuje za důvodnou námitku stěžovatelky, že nebylo vycházeno z objektivních okolností konkrétní situace, ale městský soud pouze obecně a nedostatečně dovedl, které okolnosti mohla či nemohla v okamžiku bezprostředně předcházejícím střetu vozidel stěžovatelka předvídat. Proto dospěl k závěru, že nebylo správními orgány prokázáno zavinění, tedy, že stěžovatelka měla povinnost vědět, a současně opravdu mohla vědět, že může způsobit ohrožení či porušení chráněného zájmu. Nejvyšší správní soud upozorňuje, že i při posuzování, zda stěžovatelka naplnila svým jednáním i znaky subjektivní stránky přestupku, je třeba respektovat zásadu *in dubio pro reo*, neboť se jedná o jednu

ze základních zásad spravedlivého procesu v oblasti trestního práva i správního práva trestního. Spáchání přestupku či jiného správního deliktu určitou osobou musí být prokázáno nade vší rozumnou pochybnost (podrobněji viz např. bod VII. v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 5. 2006, č. j. 2 As 46/2005 – 55, www.nssoud.cz).

Nejvyšší správní soud považuje rovněž za důvodnou i námitku stěžovatelky, že se městský soud nevypořádal se všemi důkazy. Stěžovatelka ve svých podáních za důkaz označila nejen dopis ministra dopravy a petici za bezpečné světelné návěsti, ale navrhla i výslech Ing. A. D., bytem H. 18, P. 10, dlouholetého zkušeného řidiče tramvaje. Městský soud se k těmto návrhům vůbec nevyjádřil. Zásada volného hodnocení důkazů přitom neznamená, že by soud ve svém rozhodování měl na výběr, které z důkazů provede a vyhodnotí a které nikoli nebo o které z provedených důkazů své skutkové závěry opře a které opomene. Neakceptování návrhu na provedení důkazů lze odůvodnit v prvé řadě tím, že tvrzená skutečnost, k jejímuž ověření nebo vyvrácení je důkaz navrhován, nemá relevantní souvislost s předmětem řízení. Dalším argumentem může být to, že důkaz není způsobilý vyvrátit nebo potvrdit tvrzenou skutečnost, tzn. nedisponuje vypovídací potencií. Odmítnutí provedení důkazu může být také odůvodněno jeho nadbytečností, a to tehdy, byla-li již skutečnost, která má být dokazována, v dosavadním řízení bez důvodných pochybností prokázána. Soud je oprávněn rozhodnout, které z navržených důkazů provede, nicméně jako nepodstatný, nezpůsobilý nebo nadbytečný nelze odmítnout důkaz, který může v souvislosti s jinými důkazy prokázat skutečnosti podstatné pro rozhodnutí. Žádný z těchto argumentů však odůvodnění napadeného rozsudku neobsahuje a ani ho z něj nelze dovodit. Není tak zřejmé, proč městský soud nepovažoval navrhované důkazy za relevantní. Za této situace zde nejsou dostatečné záruky, že rozsudek nebyl vydán v důsledku libovůle a způsobem porušujícím ústavně zaručené právo stěžovatelky na spravedlivý proces.

Ze všech shora uvedených důvodů dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že kasační stížnost je důvodná, a proto napadený rozsudek městského soudu podle ust. § 110 odst. 1 věta první s. ř. s. zrušil a věc vrátil tomuto soudu k dalšímu řízení. Ve věci rozhodl v souladu s § 109 odst. 1 s. ř. s., podle něhož rozhoduje Nejvyšší správní soud o kasační stížnosti zpravidla bez jednání, když neshledal důvody pro jeho nařízení.

Zruší-li Nejvyšší správní soud rozhodnutí městského soudu a vrátí-li mu věc k dalšímu řízení, je tento vázán právním názorem vysloveným Nejvyšším správním soudem ve zrušovacím rozhodnutí (§ 110 odst. 3 s. ř. s.).

O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti rozhodne Městský soud v Praze v rozhodnutí o věci samé (§ 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.

V Brně dne 28. května 2009

JUDr. Eliška Cihlářová
předsedkyně senátu