



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Jana Passera a soudců Mgr. Davida Hipšra a JUDr. Michala Mazance v právní věci žalobce: **Ing. J. D.**, zastoupeného Mgr. Emanuelem Mašínem, advokátem se sídlem Pavla Švandy ze Semčic 12, Praha 5, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 11. 2011, čj. 1032/2011-160-SPR/2, v řízení o kasační stížnosti žalovaného proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 20. 7. 2012, čj. 2 A 2/2012 - 30,

t a k t o :

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 20. 7. 2012, čj. 2 A 2/2012 - 30, **s e r u š í** a věc **s e v r a c í** tomuto soudu k dalšímu řízení.

O d ů v o d ň ě n í :

I.

[1] Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravních přestupků (dále též „správní orgán“), vydal dne 23. 6. 2011 rozhodnutí čj. MHMP 510461/2011/Syř, kterým ve výroku č. 1 uznal žalobce vinným z porušení § 21 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v rozhodném znění (dále též „zákon“), neboť dne 1. 12. 2010 v 15:40 hodin řídil vlastní osobní motorové vozidlo tovární značky Nissan Micra, registrační značky X, v Praze 6 po ulici Čs. Armády ve směru jízdy od ulice Bubenečská k ulici V. P. Čkalova, a při jízdě v křižovatce ulice Čs. Armády – V. P. Čkalova nedal při odbočování vlevo přednost v jízdě. Následkem toho se střetl s osobním motorovým vozidlem tovární značky Honda Accord, registrační značky Y, řízeným řidičem Ing. V. T., který jel po ulici Čs. Armády v přímém směru jízdy v protisměru od kruhového objezdu na červený signál tříbarevné soustavy s plným signálem „Stůj!“. Tím žalobce spáchal přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 odst. 1 písm. f) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích v rozhodném znění (dále jen „přestupkový zákon“), za což mu správní orgán uložil pokutu ve výši 2 500 Kč a povinnost nahradit náklady řízení.

[2] Správní orgán uložil druhým výrokem téhož rozhodnutí pokutu ve shodné výši rovněž Ing. V. T. za porušení § 4 písm. c) a § 70 odst. 3 zákona, neboť se před přechodem pro chodce neřídil světelným signálem tříbarevné soustavy s plným světlem „Stůj“ a pokračoval v jízdě přes přechod pro chodce. Správní orgán rozlišil příčinu dopravní nehody a jednotlivá porušení zákona o silničním provozu. Za příčinu dopravní nehody považoval jednání žalobce, který při odbočování vlevo nedal přednost protijedoucímu vozidlu. Ing. V. T. sice nerespektoval světelný signál, čímž porušil zákon, avšak nezpůsobil tímto jednáním dopravní nehodu.

[3] Žalobce se proti tomuto rozhodnutí odvolal. Žalovaný zamítl žalobcovo odvolání rozhodnutím ze dne 9. 11. 2011, čj. 1032/2011-160-SPR/2 (dále též „napadené rozhodnutí“).

II.

[4] Žalobce napadl rozhodnutí žalovaného správní žalobou u Městského soudu v Praze (dále jen „městský soud“). Městský soud zrušil napadené rozhodnutí i výrok č. 1 prvostupňového rozhodnutí a uložil žalovanému povinnost nahradit žalobci náklady řízení.

[5] Městský soud uvedl, že ke střetu motorových vozidel došlo krátce za přechodem pro chodce, který se nachází u ústí křižovatky. Tento přechod pro chodce je řízen světelným signálem, kterým se musí řídit jak chodci, tak řidič motorového vozidla příjíždějící k přechodu. Přechod pro chodce řízený světelným signálem se nachází těsně před křižovatkou. Signalizační zařízení umístěné na tomto přechodu tak zároveň slouží i pro vjezd do křižovatky. Úvahu správních orgánů, že předmětné signalizační zařízení slouží pouze pro přechod pro chodce a nikoli pro úpravu poměrů při jízdě v křižovatce, označil městský soud za formalistickou.

[6] Jestliže tedy bylo nesporné, že v přímém směru před přechodem pro chodce svítilo červené světlo „Stůj!“, měl Ing. T. vozidlo před přechodem zastavit a nejet do křižovatky. Ing. T. však nedbal světelné signalizace a vjel do křižovatky. To žalobce zbavilo odpovědnosti za porušení § 21 odst. 5 zákona, neboť řidič odbočující vlevo nemusí dávat přednost v jízdě protijedoucím motorovým vozidlům, je-li místo odbočování řízeno světelnou signalizací a protijedoucím motorovým vozidlům svítí červené signalizační světlo „Stůj!“. Navíc je podle městského soudu proti logice věci, aby byl za střet vozidel potrestán žalobce i Ing. T.. Kdyby se Ing. T. řídil světelnou signalizací, k nehodě by nedošlo. Městský soud označil Ing. T. za výlučného viníka dopravní nehody.

III.

[7] Žalovaný (stěžovatel) podal proti rozsudku městského soudu kasační stížnost z důvodu podle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s. Stěžovatel označil za nepřipustně extenzivní výklad soudu, podle kterého je provoz na předmětné křižovatce řízen světelnými signály ve smyslu § 70 odst. 1 zákona. Světelné zařízení umístěné před přechodem pro chodce slouží pro řízení provozu před tímto přechodem ve smyslu § 70 odst. 3 zákona, nikoli pro řízení provozu na křižovatce. Výklad, který by považoval čtyřramennou křižovatku, jejíž tři ramena nejsou osazena světelným signalizačním zařízením a zbývající rameno je vybaveno signalizačním zařízením určeným pro řízení provozu mimo křižovatku, za křižovatku s provozem řízeným světelnými signály, by vyvolával aplikační problémy a vnesl by nežádoucí nejistotu mezi účastníky provozu.

[8] I kdyby bylo možné křižovatku označit za křižovatku s provozem řízeným světelnými signály, neznamenalo by to automaticky, že by řidič odbočující vlevo nebyl povinen dát přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu. Podle § 70 odst. 2 zákona platí, že signál se zeleným plným kruhovým světlem „Volno“ znamená pro řidiče možnost pokračovat v jízdě, a dodrží-li ustanovení o odbočování, může odbočit vpravo nebo vlevo. Odbočování upravuje § 21 zákona, přičemž podle prvního odstavce tohoto paragrafu nesmí řidič při odbočování ohrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti; podle pátého odstavce téhož paragrafu

pak řidič odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě mj. protijedoucím vozidlům. Tato pravidla by tedy musel dodržet i řidič, který by vjížděl do křižovatky na zelený signál a odbočoval vlevo. Výjimku představují situace předvídané v posledních větách § 70 odst. 2 písm. c) a e) zákona. Jde o případy, kdy v protilehlém rohu křižovatky svítí signál pro opuštění křižovatky a případy, kdy vjezd do křižovatky povoluje samostatný nebo kombinovaný zelený signál se šípkou mířící vlevo. Pouze v těchto situacích není řidič odbočující vlevo povinen dát přednost protijedoucím vozidlům, není však zbaven povinnosti dbát při odbočování zvýšené opatrnosti. Jedině za těchto situací je totiž jisté, že protijedoucím vozidlům svítí signál s červeným světlem „Stůj!“. O tom, jaký signál svítí protijedoucím vozidlům, si řidič sice může udělat úsudek podle toho, jaký signál v danou chvíli svítí na signalizačním zařízení pro chodce, kteří křižují směr protijedoucích vozidel, nicméně činit takový úsudek mu nepřísluší, neboť své chování musí přizpůsobit světelným signálům určeným jemu, nikoliv jiným účastníkům silničního provozu.

[9] Stěžovatel nepopřel, že Ing. T. porušil svou povinnost, když na signál s červeným světlem „Stůj!“ nezastavil a následně vjel do křižovatky. Stěžovatel se však neztotožnil s tím, že žalobce byl oprávněn předpokládat, že Ing. T. vozidlo zastaví a do křižovatky nevjede. Stěžovatel měl v souladu s principem omezené důvěry v dopravě přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník silničního provozu může některou svou povinnost porušit. Nelze shledávat vinu pouze na straně Ing. T., neboť žalobce sám svým chováním porušil pravidla provozu na pozemních komunikacích, když při odbočování vlevo nedal v rozporu s § 21 odst. 5 zákona přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu, a na dopravní nehodě se tak spolupodílel.

[10] Stěžovatel nesdílí názor soudu, že je proti logice věci, aby byl za střet vozidel potrestán jak žalobce, tak Ing. T.. Příčinou dopravní nehody nemusí vždy být porušení pravidel silničního provozu pouze jedním účastníkem silničního provozu. V praxi jsou dopravní nehody poměrně často zapříčiněny souběžným porušením pravidel dvěma či více účastníky silničního provozu a není nijak neobvyklé, že je každý z nich za své deliktní jednání následně potrestán.

IV.

[11] Žalobce uvedl ve vyjádření ke kasační stížnosti, že rozsudek městského soudu považuje za správný. Nesouhlasil s tím, že řidič, který vidí protijedoucí vozidlo, jemuž svítí červené světlo „Stůj!“, se nemá spoléhat na to, že řidič protijedoucího vozidla zastaví. Podle žalobce by to v praxi znamenalo praktickou zbytečnost řízení křižovatek semaforem.

[12] Žalobce v předmětné křižovatce zastavil, viděl, že protijedoucímu vozidlu svítí červené světlo „Stůj!“ a viděl i chodce, který před tímto vozidlem začal přecházet. Řidič protijedoucího vozidla však signál nerespektoval, těsně minul přecházejícího chodce a v oblasti křižovatky se střetl s žalobcem. Z toho je patrné, že žalobce si situaci v křižovatce nevyložil ve svůj prospěch. Porušení pravidel silničního provozu Ing. T. bylo tak výrazné, že jej nebylo možno předpokládat. Žalobce navrhl zamítnutí kasační stížnosti.

V.

[13] Nejvyšší správní soud posoudil kasační stížnost v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů a zkoumal přitom, zda napadené rozhodnutí netrpí vadami, k nimž by musel přihlídnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3, 4 s. ř. s.).

[14] Kasační stížnost je důvodná.

[15] Každý účastník silničního provozu, tedy i řidič motorového vozidla, je podle § 4 zákona povinen řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích a světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály a dopravními značkami. Již nyní však lze doplnit, že účastník provozu je zejména povinen řídit se pravidly silničního provozu, signály a dopravními značkami

určenými pro jeho vlastní dopravní situaci. Nemůže se však (a mnohdy to ani není možné) rozhodovat ve své dopravní situaci podle značek, signálů a pravidel určených pro jiného účastníka silničního provozu. Není zcela zřejmé, z čeho žalobce usuzoval, že protijedoucímu vozidlu svítí červený signál „Stůj“ umístěný před přechodem pro chodce. Žalobce vychází z toho, že tomu tak bylo a že tato skutečnost zásadně ovlivnila jeho chování v dopravní situaci. Sám však tento signál mohl obtížně vidět, neboť byl určen pro protijedoucí vozidla. Červenému signálu pro vozidla mohlo napovídat chování osob, které na zelený signál vstoupily na přechod pro chodce, popř. světelné znamení u přechodu pro chodce umístěné ve směru k žalobci.

[16] Ze správního i soudního spisu vyplynulo, že na předmětné křižovatce se v rozhodné době nacházelo pouze jediné světelné signalizační zařízení, které sloužilo přechodu pro chodce umístěnému v rameni křižovatky, po kterém ke křižovatce přijíždělo vozidlo Ing. T.. Není proto správný výchozí předpoklad městského soudu, že se jednalo o křižovatku řízenou světelnými signály. Podle § 2 písm. y) zákona se křižovatkou s řízeným provozem rozumí křižovatka, na které je provoz řízen světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo příslušníkem policie ve stejnokroji, příslušníkem Vojenské policie ve stejnokroji nebo usměrňován strážníkem obecní policie. Ve směru, odkud přijíždělo vozidlo žalobce, však před vjezdem do křižovatky žádné světelné signalizační zařízení umístěno nebylo. To je velmi podstatné, protože právě takové světelné zařízení by případně mohlo dát žalobci pokyn ke způsobu provedení odbočovacího manévru. Pouze tehdy by bylo možné hovořit o tom, že šlo o křižovatku, jejíž provoz by byl řízen světelnými signály.

[17] Není proto správný názor městského soudu, že „*prakticky signalizačním zařízením u přechodu pro chodce je řízena i křižovatka sama*“. Světelná signalizace umístěná u přechodu pro chodce měla bezprostřední dopad na situaci na tomto přechodu. Porušení povinností v souvislosti s projetím přechodu pro chodce mohlo mít nepochybně vliv na to, co se následně stalo ve křižovatce. Správní orgán ostatně shledal, že se Ing. T. dopustil porušení právních předpisů a uložil mu za takové chování pokutu. To však neznamená, že tím současně došlo ke změně příčiny nehodového děje.

[18] Městský soud tedy nezohlednil, že signál u přechodu pro chodce platil výhradně pro vozidlo Ing. T. a nikoli pro vozidlo žalobce, v jehož směru jízdy se žádné signalizační zařízení nenacházelo. Žalobce tím, že odbočoval vlevo a nepokračoval v jízdě rovně, zůstal zcela mimo úpravu situace na přechodu pro chodce a nezasáhl do ní. Žalobce se tedy ani teoreticky nemohl ocitnout v situaci, kdy by nebyl povinen postupovat podle § 21 odst. 5 zákona a při odbočení vlevo nedat přednost v jízdě protijedoucím vozidlům, na což stěžovatel správně poukázal.

[19] Žalobce zahájil na křižovatce odbočovací manévr doleva, byl proto povinen dodržet pravidla pro odbočování stanovená v § 21 zákona. Žalobce v dané situaci nemohl postupovat podle § 70 zákona, upravujícího řízení provozu světelnými signály, neboť v jeho směru jízdy se při vjezdu do křižovatky žádné světelné signalizační zařízení nenacházelo. Nemohla proto nastat situace předvídaná v poslední větě § 70 odst. 2 písm. c) a e) zákona, při které pro řidiče odbočujícího vlevo neplatí ustanovení § 21 odst. 5 zákona. Jak již bylo uvedeno, jde o případy, kdy v protějším rohu křižovatky svítí signál k opuštění křižovatky, nebo o situace, kdy řidič vjíždí do křižovatky na zelený signál obsahující šipku umožňující odbočení vlevo.

[20] Podobně je třeba odmítnout názor městského soudu, že je proti logice věci, aby byl za střet vozidel potrestán žalobce i Ing. T.. Lze souhlasit se správním orgánem, že prvotní příčinou nehodového děje bylo porušení povinnosti žalobce při odbočování vlevo. Pokud by žalobce svoji povinnost dát přednost protijedoucímu vozidlu dodržel, k nehodě by nedošlo. Z hlediska příčinné souvislosti na tom nic nemění ani to, zda řidič protijedoucího vozidla respektoval pokyn k zastavení v souvislosti se světelným signálem umístěným u přechodu pro

chodce. Řidič protijedoucího vozidla porušil zákon, za což mu také byla uložena sankce. Nic to však nemění na tom, že žalobce ve svém směru jízdy žádné pokyny dané světelnými signály neměl. Bezpochyby proto pro něj platil § 21 odst. 5 zákona, podle kterého musí řidič odbočující vlevo dát přednost v jízdě protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům, jezdcům na zvířeti, protijedoucím organizovaným útvarům chodců a průvodcům hnaných zvířat se zvířaty, tramvajím jedoucím v obou směrech a vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro něž je tento jízdni pruh vyhrazen.

[21] Podle žalobce by bylo zbytečné řídit křižovatky semaforey, pokud by řidiči nemohli spoléhat na to, že řidiči protijedoucího vozidla zastaví, když jim bude svítit červené signalizační světlo „Stůj!“. Žalobce tím *de facto* poukázal na princip omezené důvěry, podle kterého nelze po účastníkovi silničního provozu spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání (srov. rozsudek NSS ze dne 2. 8. 2006, čj. 3 As 24/2005 - 73, resp. rozsudek NSS ze dne 28. 8. 2008, čj. 5 As 32/2008 - 51, dále odkazující na relevantní judikaturu Nejvyššího soudu, podle které se nemůže dovolávat principu omezené důvěry ten, kdo porušil významným způsobem pravidla provozu na pozemních komunikacích).

[22] Princip omezené důvěry však neznamená, že žalobce nemusel přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník provozu může svou povinnost porušit a sám nemusel jednat podle pravidel pro odbočování. Při odbočování vlevo měl žalobce povinnost dát přednost v jízdě protijedoucím vozidlům ve smyslu § 21 odst. 5 zákona, a zároveň povinnost dbát zvýšené opatrnosti ve smyslu § 21 odst. 1 zákona. V tomto ohledu je pro učení příčiny nehody bez významu, že řidič T., který nerespektoval jemu určenou světelnou signalizaci na přechodu pro chodce, jednal protiprávně. Protiprávnost jeho chování nemůže zhojit nedostatek rozumné obezřetnosti žalobce a tím jej vyvinít. Žalobce svým počínáním nepochybně porušil pravidla provozu na pozemních komunikacích (srov. analogicky rozsudek NSS ze dne 31. 7. 2012, čj. 2 As 67/2011 - 89).

[23] Nejvyšší správní soud v této souvislosti nikterak nezpochybňuje odpovědnost řidiče T. za porušení zákona a poukazuje na to, že tento řidič byl za své protiprávní jednání správním orgánem rovněž potrestán. Městský soud nicméně otázku příčiny dopravní nehody a žalobcovy odpovědnosti neposoudil správně.

[24] Ze všech uvedených důvodů Nejvyššímu správnímu soudu nezbylo, než napadený rozsudek městského soudu zrušit a věc mu vrátit k dalšímu řízení (§ 110 odst. 1, věta první před středníkem s. ř. s.).

[25] O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti rozhodne krajský soud v novém rozhodnutí ve věci (§ 110 odst. 3, věta první s. ř. s.).

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

V Brně 7. října 2013

JUDr. Jan Passer
předseda senátu