



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Pavla Molka a soudců JUDr. Radana Malíka a JUDr. Barbary Pořízkové v právní věci žalobce: **JUDr. Ing. T. M.**, proti žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**, se sídlem Žerotínovo nám. 449/3, Brno, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 15. 11. 2022, č. j. JMK 163413/2022, v řízení o kasační stížnosti žalovaného proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 30. 6. 2023, č. j. 41 A 1/2023-26,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **se zamítá**.
- II. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti ve výši **3 400 Kč**, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

[1] Žalovaný rozhodnutím uvedeným v záhlaví zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Šlapanice (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 12. 8. 2022, č. j. SLP-OD/80478-22/PIM, kterým byl žalobce shledán vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“). Žalobce se daného přestupku dopustil tím, že dne 6. 9. 2021 kolem 11:25 hod. při připojování do pravého průběžného jízdního pruhu v úseku dálnice D1, na km 206,5, ve směru jízdy na Prahu, najel se svým vozidlem před nákladní jízdní soupravu (dále jen „kamion“) takovým způsobem, že ohrozil řidiče kamionu, v důsledku čehož došlo k nárazu pravé přední části kamionu do levé zadní části žalobcova vozidla. Tímto jednáním žalobce porušil povinnost dle § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu, za což mu bylo uložena pokuta 1.500 Kč.

[2] Žalobce podal proti rozhodnutí žalovaného žalobu ke Krajskému soudu v Brně (dále jen „krajský soud“), který zrušil rozhodnutí žalovaného a rozhodnutí správního orgánu I. stupně a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. Dle krajského soudu neobstojí závěr žalovaného o „absolutní“ odpovědnosti za střet řidiče zařazujícího se z připojovacího

jízdního pruhu do průběžného jízdního pruhu. Odmítl též tvrzení, že pravidlo o zařazování se až na konci průběžného pruhu dle § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu je nutné aplikovat také v případě končícího připojovacího pruhu za tzv. souběžné jízdy. Tento postup žalovaného představuje nepřípustné rozšiřování trestní represe. Skutkovou podstatu nelze dovozovat pouze ze smyslu zákona. V dané věci jde o posouzení povinnosti žalobce neohrozit řidiče kamionu při napojování do průběžného jízdního pruhu z připojovacího jízdního pruhu. Zákon o silničním provozu nestanoví, že napojující se řidič nese vždy odpovědnost za střet, k němuž došlo. Ustanovení § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu je zvláštním ustanovením vůči § 12 odst. 5 uvedeného zákona a plně nahrazuje pravidla v něm stanovená.

[3] Argumentace žalovaného, že se v závislosti na dopravní situaci v průběžném a připojovacím jízdním pruhu mění jejich právní režim, není správná. Tato situace by byla pro řidiče nepředvídatelná, jelikož připojovací jízdní pruh by byl chvíli připojovacím a pak by se změnil na průběžný a přestal by jím být až na svém konci, kde by se dle žalovaného mělo tzv. „zipovat“, tedy střídavě řadit do průběžného jízdního pruhu. Pravidla dle § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu se při zařazování z připojovacího jízdního pruhu do průběžného jízdního pruhu nedají použít.

[4] Krajský soud následně nesouhlasil se závěry žalovaného ohledně tzv. mrtvého úhlu řidiče kamionu. Žalovaný pouze předpokládá, že řidič kamionu měl žalobcovo vozidlo v mrtvém úhlu, nicméně k uznání viny za přestupek nestačí dle ustálené judikatury pouhá pravděpodobnost. Krajský soud ve správním spise nenalezl dostatečné podklady prokazující, že žalobce skutečně zastavil po šikmém najetí do průběžného jízdního pruhu v místech, kde ho řidič kamionu nemohl vidět. Tato skutečnost nevyplývá ani ze svědeckých výpovědí. Výpověď řidiče kamionu k této otázce byla naopak vnitřně rozporná. Správní orgány tedy neprokázaly, v jakém přesném postavení žalobcovo vozidlo bylo a zda skutečně nezastavil takovým způsobem, že ho řidič kamionu musel vidět, pokud by splnil svou zákonnou povinnost věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu.

II. Obsah kasační stížnosti žalovaného a vyjádření žalobce

[5] Žalovaný (dále jen „stěžovatel“) napadl rozsudek krajského soudu kasační stížností z důvodu porušení pod § 103 odst. 1 písm. a) zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“).

[6] Přijatelnost kasační stížnosti stěžovatel spatřuje v pochybení krajského soudu při výkladu hmotného práva, přičemž nelze vyloučit, že k tomuto pochybení dojde i v budoucnosti.

[7] Krajský soud dospěl k nesprávnému závěru, že se stěžovatel dopustil nepřípustného rozšiřování trestní represe, když dovodil „absolutní odpovědnost“ řidiče zařazujícího se z připojovacího jízdního pruhu do průběžného jízdního pruhu. Stěžovatel však neodůvodnil závěr o protiprávním jednání žalobce takto zkratkovitě, neboť si je vědom, že taková absolutní odpovědnost řidiče ze zákona nevyplývá. Na straně páté rozhodnutí o odvolání uvedl, že řidič vozidla, který se zařazuje do průběžného jízdního pruhu, odpovídá za bezpečnost uvedeného manévru. Dále se zabýval okolnostmi případu a uvedl jejich posouzení. Stěžovatel si je vědom, že mohou nastat situace, kdy nelze po řidiči vyžadovat

pokračování

splnění jeho povinností, nicméně v dané věci takové okolnosti nenastaly. Předmětem řízení bylo jednání žalobce, nikoliv druhého účastníka nehody. Krajský soud nesprávnost stěžovatelova rozhodnutí spatřuje v argumentaci, kterou nepoužil, a zároveň přehlíží, že se stěžovatel důkladně zabýval okolnostmi řešeného případu.

[8] Stěžovatel v rozhodnutí o odvolání uvedl, z jakého důvodu shledal žalobce vinným z porušení povinnosti dle § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu, a proč byly žalobcovy námitky ohledně tvrzené odpovědnosti za nehodu řidičem kamionu nepodstatné. Stěžovatel sice vyhodnotil žalobcovy námitky jako nepodstatné pro danou věc, přesto se jimi zabýval. Krajský soud opomenul výše uvedenou relevanci určitých částí rozhodnutí o odvolání. Z toho důvodu se v bodech 42. až 45. napadeného rozsudku zabýval argumentem, který stěžovatel neužil, a v následných devatenácti bodech již jen vyslovil nesouhlas se stěžovatelovou argumentací, kterou učinil nad rámec meritorního posouzení. Napadený rozsudek se tak z významné části věnuje názorům uvedeným v rozhodnutí o odvolání *obiter dictum*.

[9] Krajský soud považoval za nepřípustné rozšiřování trestní represe stěžovatelův závěr, že pravidlo o zařazování se na konci pruhu dle § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu je nutné použít i v případě končícího připojovacího pruhu za souběžné jízdy. Tento závěr uvedl stěžovatel nad rámec rozhodovacích důvodů, když hodnotil možnost řidiče kamionu předpokládat, že se žalobce nebude zařazovat až na konci připojovacího pruhu. Stěžovatel tím neshledal porušení § 12 odst. 5 věty druhé zákona o silničním provozu, jelikož toto ustanovení neukládá řidičům jedoucím v končícím pruhu při souběžné jízdě konkrétní povinnost, pouze stanoví, že k zařazování do souběžného pruhu dochází v místě, kde přestal být jízdní pruh průběžným. Stěžovatel tedy pouze konstatoval, že řidič kamionu nemusel předpokládat jednání žalobce, které není souladné s § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu.

[10] Krajský soud bez dalšího odůvodnění označil § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu za zvláštní vůči § 12 odst. 5 tohoto zákona. Tato ustanovení však řeší dvě samostatné situace, neboť odstavec pátý se zabývá přejížděním z jednoho pruhu do druhého a odstavec sedmý se zabývá zařazováním do průběžného pruhu z pruhu připojovacího. Zákonodárce pamatoval na možnost souběžné jízdy, což je situace řešená druhou větou odstavce pátého daného ustanovení. Stěžovatel netvrdil, že by se měnil právní režim jízdních pruhů. V případě souběžné jízdy nastává situace, pro kterou je třeba přihlédnout ke zvláštní úpravě, a to k § 12 odst. 5 druhé věty zákona o silničním provozu. V projednávané věci by logikou krajského soudu neměli řidiči šanci se bezpečně zařadit do průběžného jízdního pruhu z připojovacího, jelikož by zde neplatilo pravidlo o „zipování“. Jednání žalobce bylo v rozporu se smyslem zákona o silničním provozu, jelikož bylo nebezpečné a odporovalo plynulosti silničního provozu, neboť zařazování se při souběžné jízdě nikoliv na konci pruhu sabotuje pravidlo o „zipování“, které je v takovém případě jediným východiskem pro plynulost silničního provozu. Stěžovatel souhlasí s krajským soudem, že se řidič může zařadit z připojovacího jízdního pruhu do průběžného kdekoli v jeho délce, nicméně tento závěr neplatí při souběžné jízdě.

[11] Krajský soud se dále zabýval hodnocením pravděpodobnosti toho, zda řidič kamionu měl žalobcovo vozidlo v mrtvém úhlu, což by mohl být důvod, proč se řidič kamionu rozjel a narazil do žalobcova vozidla zařazeného částečně před ním. Stěžovatelova úvaha, že řidič kamionu měl žalobcovo vozidlo v mrtvém úhlu, měla vysvětlit nejpravděpodobnější důvod,

proč se řidič kamionu rozjel. I kdyby bylo prokázáno, že se řidič kamionu nevěnoval řízení, nezbavovalo by to žalobce automaticky odpovědnosti za spáchaný přestupek. Stěžovatel má za pravděpodobnější verzi, že řidič kamionu nečekal, že se v daném místě bude nějaké vozidlo zařazovat před něj, přičemž mrtvý úhel snížil možnost si takového jednání všimnout. Kritice krajského soudu, že si stěžovatel vystačil s pouhou pravděpodobností, oponuje, že tuto pravděpodobnost vztahoval k jednání řidiče kamionu.

[12] Žalobce ve vyjádření ke kasační stížnosti navrhl, aby ji NSS odmítl jako nepřijatelnou nebo zamítl jako nedůvodnou. Kasační stížnost je nepřijatelná, jelikož nenaplnuje podmínky přijatelnosti vyplývající z judikatury NSS. Řešená právní otázka nemá dopad nad rámec konkrétního případu. Pokud NSS shledá kasační stížnost přijatelnou, je žalobce toho názoru, že stěžovatel v ní pouze polemizuje s názorem krajského soudu a opakuje argumentaci, kterou užil v rozhodnutí o odvolání a vyjádření k žalobě. Tvrzení v části VI. kasační stížnosti, že se krajský soud nadbytečně věnoval jednání někoho jiného než žalobce, je v rozporu s názorem uvedeným v části IV. kasační stížnosti, kde uvedl, že mohou nastat okolnosti, pro které nelze spravedlivě požadovat po řidiči splnění jeho povinnosti. Co se týče souběžné jízdy a užití pojmů „připojovací jízdní pruh“ a „průběžný jízdní pruh“, žalobce odkazuje na argumentaci uvedenou v žalobě. Dané pruhy nelze zaměňovat, jelikož ze zákona o silničním provozu vyplývají pro řidiče jedoucího v těchto pruzích odlišné povinnosti. Žalobce dále odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále též „NSS“) ze dne 25. 3. 2021, č. j. 9 As 221/2020-21, ve kterém bylo posuzováno zařazování vozidel z připojovacího jízdního pruhu do pruhu průběžného.

III. Posouzení Nejvyšším správním soudem

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

[14] Následně se zabýval otázkou, zda kasační stížnost svým významem podstatně přesahuje vlastní zájmy stěžovatele, jinak by ji odmítl jako nepřijatelnou (§ 104a odst. 1 s. ř. s. a čl. II zákona č. 77/2021 Sb.). Nejvyšší správní soud nepřijatelnost podrobně vyložil v usnesení ze dne 26. 4. 2006, č. j. 1 Azs 13/2006-39, č. 933/2006 Sb. NSS, v němž vyložil neurčitý právní pojem *přesah vlastních zájmů stěžovatele*. O přijatelnou kasační stížnost se dle tohoto usnesení může jednat v typových případech: (1) kasační stížnost se dotýká právních otázek, které dosud nebyly vůbec či plně řešeny judikaturou NSS; (2) kasační stížnost se týká právních otázek, které jsou judikaturou řešeny rozdílně; (3) kasační stížnost bude přijatelná pro potřebu učinit judikatorní odklon; (4) pokud by bylo v napadeném rozhodnutí krajského soudu shledáno zásadní pochybení, které mohlo mít dopad do hmotně právního postavení stěžovatele.

[15] Nejvyšší správní soud shledal, že kasační stížnost je přijatelná, jelikož se týká právní otázky, která doposud nebyla v judikatuře NSS řešena, a to otázky vztahu § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu vůči § 12 odst. 5 téhož zákona v případě souběžné jízdy vozidel v připojovacím a průběžném jízdním pruhu.

[16] Kasační stížnost není důvodná.

pokračování

[17] Dle stěžovatele mu krajský soud nesprávně vytkl, že v rozhodnutí o odvolání shledal „absolutní odpovědnost“ řidiče vozidla připojujícího se do průběžného jízdního pruhu, přičemž krajský soud přehlédl, že se zabýval i skutkovými okolnostmi projednávaného případu. Na straně páté rozhodnutí o odvolání ovšem stěžovatel skutečně shledal spáchání daného přestupku v tom, že se žalobce zařazoval z připojovacího jízdního pruhu do průběžného jízdního pruhu a v souvislosti s jeho jednáním došlo k ohrožení vozidla jedoucího v průběžném pruhu, k čemuž dle stěžovatelových slov došlo, „*jelikož tato vozidla se střetla*.“ K tomu odkázal na rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 16. 7. 2014, č. j. 58 A 5/2011-18, ze kterého vyvodil, že pokud při zařazení z připojovacího jízdního pruhu „*dojde ke střetu, je odpovědný řidič, který se zařazuje do průběžného jízdního pruhu z připojovacího jízdního pruhu, nikoliv řidič, který jel v průběžném jízdním pruhu*“. Z této části rozhodnutí tedy vyplývá, že stěžovatel ohrožení řidiče vozidla v průběžném jízdním pruhu spatřoval ve střetu žalobcova vozidla s kamionem. Krajský soud k tomuto závěru v bodě 44. napadeného rozsudku uvedl, že v případě takového střetu z ničeho nevyplývá absolutní odpovědnost řidiče připojujícího se do průběžného jízdního pruhu. Dále v bodě 50. napadeného rozsudku uvedl, že rozsudek Krajského soudu v Ostravě č. j. 58 A 5/2011-18 se týká jiné situace, neboť v něm bylo užito pravidlo z § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu, které v projednávané věci nelze použít.

[18] Stěžovatel v rozhodnutí o odvolání dále uvedl, že z podkladů pro rozhodnutí vyplývá jediná skutková verze, a to že se žalobce začal zařazovat přibližně na začátku připojovacího jízdního pruhu před stojící kamion. K tomu uvedl, že z fotodokumentace vyplývá, že vozidlo žalobce muselo být v době prvního kontaktu s kamionem již částečně v průběžném jízdním pruhu. Poté konstatoval, že z výpovědi žalobce vyplývá, že počítal s tím, že si řidič kamionu všimne, že se hodlá zařadit z připojovacího jízdního pruhu, nicméně tato skutečnost ho nezavazuje odpovědnosti za spáchání daného přestupku. Na straně šesté rozhodnutí o odvolání uvedl, že si řidič kamionu nemusel žalobcova vozidla všimnout kvůli tzv. mrtvému úhlu. Dále konstatoval, že řidič kamionu nemohl předpokládat, že se žalobce bude zařazovat do průběžného jízdního pruhu v rozporu s § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu, jelikož se žalobce začal zařazovat již před koncem připojovacího jízdního pruhu.

[19] Z výše uvedeného vyplývá, že stěžovatel shledal porušení žalobcových zákonných povinností jednak v tom, že došlo ke střetu vozidel, a dále v tom, že se žalobce do průběžného jízdního pruhu začal zařazovat již přibližně na začátku připojovacího jízdního pruhu, čímž porušil pravidlo uvedené v § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu. Tyto závěry žalobce rozporoval v žalobě, proto se k nim krajský soud musel vyjádřit a dospěl k závěru, že ani jeden z nich neobstojí. Stěžovatel nyní v kasační stížnosti neargumentuje tím, že by jeho rozhodnutí ve skutečnosti stálo na jiném důvodu. Ani ze samotného rozhodnutí o odvolání nevyplývá, že by závěr o porušení § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu stál na jiném hlavním důvodu, než na střetu vozidel a předčasném zařazení do průběžného jízdního pruhu. Uvádí-li, že se zabýval okolnostmi případu, pak je třeba konstatovat, že těmito okolnostmi se zabýval i krajský soud, který v nich však porušení povinnosti dle § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu neshledal. Taktéž není důvodná námitka, že krajský soud stěžovateli nesprávně vytkl nedostatečné zjištění skutkového stavu ohledně tzv. mrtvého úhlu řidiče kamionu, když krajský soud pouze reagoval na tvrzení uvedená v rozhodnutí o odvolání, z nichž nijak neplyne, že by byla učiněna pouze *obiter dictum*.

[20] Stěžovatel dále uvádí, že krajský soud nesprávně posoudil vztah § 12 odst. 5 a odst. 7 zákona o silničním provozu. Krajský soud v bodě 46. napadeného rozsudku uvedl, že § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu je vůči § 12 odst. 5 tohoto zákona zvláštním ustanovením a při zařazování z přípojovacího pruhu plně nahrazuje pravidla v něm uvedená. V bodě 47. napadeného rozsudku konstatoval, že pravidla § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu nelze použít na připojování se do průběžného jízdního pruhu z přípojovacího jízdního pruhu.

[21] Dle § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu platí následující: *Přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí; přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy. Při souběžné jízdě umožní řidiči vozidel jedoucích v průběžném pruhu řidičům vozidel do tohoto pruhu přejíždějících z pruhu, který přestal být průběžným, vjet tak, aby se vozidla jedoucí v průběžném pruhu a vozidla do něho přejíždějící mohla řadit střídavě po jednom do jízdního proudu průběžného pruhu. Tam, kde se dva jízdní pruhy sbíhají v jeden, aniž by bylo zřejmé, který z nich je průběžný, nesmí řidič jedoucí v levém jízdním pruhu ohrozit řidiče jedoucího v pravém jízdním pruhu (zvýraznění provedl NSS).*

[22] Dle § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu platí, že pokud je pro zařazování do průběžného jízdního pruhu zřízen přípojovací pruh, je řidič povinen před zařazením do průběžného pruhu užít přípojovacího pruhu. Při zařazování z přípojovacího pruhu do průběžného pruhu řidič nesmí ohrozit řidiče jedoucí v průběžném pruhu. Není-li přípojovací pruh zřízen, je řidič povinen dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím v průběžném pruhu.

[23] Stěžovatel je toho názoru, že je na daný případ třeba uplatnit pravidlo z § 12 odst. 5 věty druhé zákona o silničním provozu, jelikož došlo k souběžné jízdě žalobcova vozidla a kamionu, což zabránuje tomu, aby se řidič v přípojovacím jízdním pruhu mohl zařadit do průběžného jízdního pruhu kdekoliv v jeho délce. Správné místo pro jeho zařazení bylo až na konci tohoto pruhu. V samotném rozhodnutí o odvolání k tomu na straně 6 svého rozhodnutí uvedl, že řidič kamionu ani nemohl „předpokládat, že se bude obviněný zařazovat při souběžné jízdě v rozporu se zákonem (§ 12 odst. 5 zákona o silničním provozu), když se započal zařazovat do průběžného pruhu z přípojovacího pruhu nikoliv až na konci tohoto přípojovacího pruhu, tedy v místě, kde přestal být průběžným. Tento nešvar českých řidičů je sice velice frekventovaný, nicméně z této okolnosti nelze vyvodit, že měl být pro řidiče (...) očekávatelný.“

[24] Žalobce ve vyjádření ke kasační stížnosti k této problematice odkázal na rozsudek č. j. 9 As 221/2020-21, který se sice zabýval spácháním odlišného přestupku a řešil situaci, kdy na dálnici nebyla kolona, nicméně poskytl výklad pojmu „přípojovací jízdní pruh“. Dle bodu 29 tohoto rozsudku je přípojovacím pruhem „jízdní pruh sloužící výhradně k tomu, aby vozidlo zařazující se do průběžného pruhu mohlo nabrat dostatečnou rychlost a bezpečně se zařadit do plynulého proudu vozidel pohybujících se v pravém jízdním pruhu. Na začátku je přípojovací pruh oddělen od průběžného pruhu podélnou čarou souvislou. Řidič zde může dosáhnout postupně rychlost jízdy umožňující plynulé zařazení vozidla do proudu vozidel jedoucího v průběžném pruhu v úseku, kde jsou tyto pruhy již odděleny podélnou čarou přerušovanou“ (zvýraznění provedl nyní NSS). Z výše citovaného bodu rozsudku NSS č. j. 9 As 221/2020-21 tedy vyplývá, že zařazení do průběžného jízdního pruhu je obecně možné kdekoliv, kde je přípojovací jízdní pruh od průběžného jízdního pruhu oddělen

pokračování

podélnou čarou přerušovanou, nikoliv až na samém konci připojovacího pruhu, pokud řidič v připojovacím pruhu dosáhl dostatečné rychlosti.

[25] Závěr o tom, že není nutné využít celou délku připojovacího jízdního pruhu, potvrzuje i komentářová literatura k zákonu o silničním provozu, dle které platí, že pokud je zřízen připojovací jízdní pruh, musí ho řidič při zařazování na komunikaci použít, přičemž „nemusí využít jeho celou délku, ale s ohledem na situaci v provozu může využít vhodný okamžik k jeho opuštění“ (KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. § 12 [Jízda v jízdních pruzích]. In: KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 62.). Využití celé délky připojovacího jízdního pruhu je potřebné v případě vysoké rychlosti vozidel jedoucích v průběžném pruhu, kvůli které potřebuje vozidlo v připojovacím jízdním pruhu dostatek času k patřičnému zrychlení. Tuto skutečnost potvrzuje další komentářová judikatura, dle které je s ohledem „na účel připojovacího pruhu důležité využít jej v dostatečné délce s ohledem na akceleraci vozidla a nesnažit se přejet do průběžného pruhu předtím, než dojde k vyrovnání rychlosti vozidla jedoucího v připojovacím pruhu s rychlostí vozidel jedoucích v průběžném pruhu“ (NOVOPACKÝ, Daniel, VETEŠNÍK, Pavel, a BEZDĚKOVSKÝ, Karel. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) [Systém ASPI]. Wolters Kluwer).

[26] Výše uvedený závěr stěžovatel nerozporuje, nicméně je toho názoru, že jej nelze užít v případě souběžné jízdy vozidel v průběžném a připojovacím jízdním pruhu. Nejvyšší správní soud se s názorem stěžovatele neztotožňuje. Věta druhá § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu sice hovoří o souběžné jízdě vozidel, ke které zjevně došlo i v projednávaném případě, nicméně výslovně upravuje situaci, kdy řidič přejíždí do průběžného pruhu z pruhu, který přestal být průběžným. Druhá věta citovaného ustanovení tedy dopadá na situaci, kdy řidič do průběžného pruhu přejíždí z jízdního pruhu, který přestává naplňovat definici průběžného jízdního pruhu. Tuto definici lze nalézt v § 2 písm. z) zákona o silničním provozu, dle kterého je průběžný pruh *jízdní pruh probíhající v původním směru (bez odbočení) křižovatkou nebo v místě, kde se mění počet jízdních pruhů*. Připojovací jízdní pruh je poté definován v § 2 písm. u) totožného zákona jako *přídavný jízdní pruh určený pro zařazování vozidel do jízdního proudu průběžného pruhu*. Jízdní pruh nemůže naplňovat současně definici připojovacího a průběžného jízdního pruhu, jak správně uvedl krajský soud v bodě 47. napadeného rozsudku. Z výše uvedených definic je zřejmé, že se jedná o dva odlišné typy jízdních pruhů. Není též možné povinnost řidiče jedoucího v určitém druhu jízdního pruhu bez dalšího přenášet na řidiče jedoucího v odlišném jízdním pruhu, jelikož zákon o silničním provozu tyto pruhy výslovně rozlišuje. Situace, kdy v průběžném jízdním pruhu vznikla kolona, na tomto závěru nemohla nic změnit, jelikož aktuální situace na dálnici nezměnila povahu připojovacího jízdního pruhu jako takového ani pravidla, která ohledně tohoto pruhu zákon o silničním provozu obsahuje. Naopak z důvodu pomalého popojíždění v průběžném pruhu odpadla potřeba zrychlení v připojovacím pruhu.

[27] Nejvyšší správní soud tímto nerozporuje názor stěžovatele, že v ideálním případě by se řidič měl do průběžného jízdního pruhu připojovat až na konci připojovacího jízdního pruhu. V tomto místě lze jeho zařazení nejvíce očekávat, přičemž právě zde lze užít pravidlo střídavého zařazování vozidel, které je vhodným řešením nastalé situace. Zákon o silničním provozu nicméně tuto povinnost u zařazování vozidla z připojovacího jízdního pruhu

výslovně nestanoví. Pokud by zákonodárce měl v úmyslu uzákonit dané pravidlo i při zařazování vozidla do průběžného jízdního pruhu z pruhu připojovacího, je třeba, aby tak učinil výslovně, aby bylo poté možné dané pravidlo vymáhat a jeho porušení trestat. Jak již uvedl krajský soud v bodě 45. napadeného rozsudku, přijetí názoru stěžovatele, že pravidlo o zařazování na konci pruhu, který přestal být průběžný, je nutné aplikovat i v případě končícího připojovacího jízdního pruhu za souběžné jízdy, by v daném případě představovalo analogii v neprospěch obviněného. Takový postup je však v rámci správního trestání nepřípustný, jak již konstatoval NSS v rozsudku ze dne 25. 2. 2015, č. j. 1 As 236/2014-22, na který odkázal i krajský soud. Z tohoto důvodu nelze porušení povinnosti dle § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu shledat v tom, že žalobce nevyužil pravidlo „zipu“, respektive že se nezařazoval až na konci připojovacího jízdního pruhu.

[28] Tímto závěrem však NSS nijak nepředjímá výsledek řízení o přestupku žalobce. Taktéž nedospívá k závěru, že by se řidič z připojovacího jízdního pruhu mohl bez dalšího zařadit do průběžného jízdního pruhu v jakémkoliv místě ve chvíli, kdy by dospěl k závěru, že se pro jeho vozidlo vytvořil v koloně dostatečný prostor. Řidič vozidla zařazujícího se z připojovacího jízdního pruhu má stále povinnost neohrozit řidiče jedoucí v průběžném jízdním pruhu. K porušení této povinnosti může dojít i bez porušení pravidla „zipu“. Dochází k tomu například v případě, kdy si řidič vozidla jedoucího v připojovacím pruhu nemůže být jistý tím, že řidič jedoucí v průběžném jízdním pruhu ví o jeho plánovaném manévru. Povinnost neohrozit, uvedená v § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu, totiž dle § 2 písm. l) tohoto zákona znamená povinnost *počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí*, přičemž lze dospět k závěru, že nebezpečí vznikne řidiči, který neví o tom, že se někdo před něj chystá zařadit, a proto tomuto manévru nemůže přizpůsobit svou jízdu.

[29] V projednávané věci mohla závěru o ohrožení řidiče kamionu jedoucího v průběžném jízdním pruhu svědčit stěžovatelova poznámka na straně šesté rozhodnutí o odvolání, že se žalobce do průběžného jízdního pruhu zařazoval bez očního kontaktu s řidičem kamionu, tedy že řidič kamionu vůbec nemusel vědět, že se žalobce má v plánu zařadit bezprostředně před něj. Z rozhodnutí o odvolání však nevyplývá, že by stěžovatel svůj závěr o porušení povinnosti dle § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu založil právě na tomto důvodu, když k výše uvedenému konstatoval, že ho pouze dodává pro úplnost. Stěžovatel tímto důvodem ani neargumentuje v kasační stížnosti.

[30] Stěžovatel nyní uvádí, že pravidlo o zařazování se na konci připojovacího pruhu uvedl pouze nad rámec vlastního posouzení, když hodnotil možnost řidiče kamionu předpokládat, že se žalobce nebude zařazovat na konci připojovacího pruhu. Nejvyššímu správnímu soudu však není zřejmé, v čem tedy spatřoval ohrožení řidiče kamionu, tedy porušení § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu. Stěžovatel totiž na jedné straně uvádí, že si je vědom, že ke střetu vozidel nemuselo dojít jen kvůli porušení této povinnosti, nicméně rozhodnutí o odvolání nenabízí dostatečnou argumentaci ohledně jiné skutečnosti, ve které by mělo porušení výše uvedeného ustanovení spočívat. Pokud by NSS dal stěžovateli zapravdu, musel by shledat, že rozhodnutí o odvolání je nepřezkoumatelné, jelikož spolehlivě nenabízí jiný konkrétní důvod pro shledání porušení povinnosti neohrozit řidiče jedoucího v průběžném jízdním pruhu.

pokračování

[31] Dle stěžovatele se krajský soud též nadbytečně věnoval jednání řidiče kamionu. K této námitce lze připomenout, že sám stěžovatel na páté straně rozhodnutí o odvolání uvedl následující: „*Pokud se tedy obviněný při řízení motorového vozidla zařazoval z přípojovacího pruhu do průběžného pruhu a v souvislosti s jeho jednáním došlo k ohrožení vozidla jedoucího v průběžném pruhu, což došlo, jelikož tato vozidla se střetla, pak je jeho jednání protiprávní.*“ Je pravdou, že pokud by stěžovatel porušení povinností řidiče shledal pouze v jednání žalobce, které předcházelo střetu s řidičem kamionu, pak by úvahy o jednání řidiče kamionu byly nadbytečné, jelikož by nemohly mít žádný vliv na tom, zda došlo k porušení povinnosti žalobce či nikoliv. Ustanovení § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu hovoří pouze o „ohrožení“ řidiče jedoucího v průběžném jízdním pruhu, tedy o ohrožovacím přestupku, u kterého ke škodlivému důsledku (zde střetu vozidel) vůbec nemusí dojít (srov. rozsudek NSS ze dne 17. 2. 2016, č. j. 1 As 237/2015-31). Stěžovatel však na straně páté rozhodnutí o odvolání shledal ohrožení kamionu jedoucího v průběžném jízdním pruhu, tedy porušení povinností řidiče dle § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu, právě v tom, že došlo ke střetu. Proto bylo namístě, aby se krajský soud na základě námítky, směřující proti tomuto závěru, zabýval i tím, zda byl střet způsoben výhradně porušením žalobcových povinností, či zda ke střetu vozidel přispěla i reakce řidiče kamionu.

IV. Závěr a náklady řízení

[32] Z výše uvedeného vyplývá, že napadený rozsudek krajského soudu není nezákonný z důvodů namítaných v kasační stížnosti. Proto NSS kasační stížnost jako nedůvodnou zamítl podle § 110 odst. 1 s. ř. s.

[33] Výrok o náhradě nákladů řízení se opírá o § 60 odst. 1, větu první, ve spojení s § 120 s. ř. s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Stěžovatel ve věci neměl úspěch, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení.

[34] Žalobce měl ve věci plný úspěch, má tedy vůči neúspěšnému stěžovateli právo na náhradu nákladů, které v tomto řízení důvodně vynaložil. Tyto náklady se sestávají z odměny zástupkyně žalobce Mgr. Petry Benkové, advokátky se sídlem Dukelská třída 15/16, Hradec Králové, která v řízení učinila jeden právní úkon, a to vyjádření ke kasační stížnosti [§ 11 odst. 1 písm. d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), ve znění pozdějších předpisů]. Toto vyjádření učinila ještě před ukončením právního zastoupení, o kterém NSS informovala podáním ze dne 27. 9. 2023 (na č. l. 27 spisu NSS). Odměna za jeden úkon právní služby činí podle § 7 bodu 5, aplikovaného na základě § 9 odst. 4 písm. d) advokátního tarifu, 3 100 Kč. Dále jí náleží 300 Kč paušální náhrady hotových výdajů podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu. Zástupkyně žalobce v řízení před krajským soudem ani před NSS nedoložila, že je plátkyní daně z přidané hodnoty. Celková výše odměny proto činí 3 400 Kč. K zaplacení náhrady nákladů řízení k rukám žalobce byla stěžovateli stanovena přiměřená lhůta v délce 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

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

V Brně dne 19. října 2023

JUDr. Pavel Molek
předseda senátu