

USNESENÍ

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Radovana Havelce a soudců JUDr. Václava Štencla a JUDr. Jaroslava Vlašína v právní věci žalobce **M. M.**, zastoupeného Mgr. Otakarem Janebou, advokátem se sídlem Praha 1, U Železné lávky 568/10, proti žalovanému **Ministerstvu dopravy**, se sídlem Praha 1, nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 20. 1. 2022, č. j. 2 A 35/2019-59,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **se odmítá** pro nepřijatelnost.
- II. Žádný z účastníků **nemá** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

O d ů v o d n ě n í :

[1] Včas podanou kasační stížností napadl žalobce v záhlaví uvedený rozsudek Městského soudu v Praze, jímž byla zamítnuta jeho žaloba proti rozhodnutí žalovaného ze dne 22. 3. 2019, č. j. 218/2019-160-SPR/4. Tímto rozhodnutím bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 8. 8. 2018, č. j. MHMP 1225062/2018/Buk, jímž byl žalobce uznán vinným ze spáchání dvou přestupků podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), za což mu byla uložena pokuta ve výši 2000,-Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1000,-Kč.

[2] Uvedených přestupků se měl žalobce dopustit 1) tím, že dne 9. 4. 2017 řídil tramvaj v Praze 4 po ulici Nuselská, kde na úrovni sloupu veřejného osvětlení č. 410182 neodhadl boční odstup od svislé kovové trubky ohraničující stavbu, došlo ke střetu pravého zpětného zrcátka tramvaje s trubicí, čímž žalobce porušil § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, 2) tím, že dne 26. 4. 2017 řídil tramvaj v Praze 1 po ulici Vodičkova, kde na úrovni domu č. 20 nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu a povrchu pozemní komunikace, narazil do stojícího motorového vozidla, které řídil Ing. R. S., který s vozidlem zastavil z důvodu, že před ním vyjíždělo vozidlo od okraje pozemní komunikace, a došlo ke střetu přední části tramvaje se zadní částí motorového vozidla, čímž žalobce porušil § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu.

[3] Městský soud ke skutku ze dne 9. 4. 2017 (městský soud uvádí rok 2018, avšak jedná se o zjevnou chybu v psaní – pozn. NSS) konstatoval, že správními orgány byl v dostatečném rozsahu zjištěn průběh dopravní nehody, který nerozporuje ani sám žalobce. Tvrzený rozpor mezi plánkem z místa dopravní nehody a fotodokumentací žalobce nekonkretizoval a je založen na čistě vizuálním dojmu. Pro žalobce platila povinnost dle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu přizpůsobit svou jízdu stavu komunikace a situaci v provozu tak, aby nedošlo k ohrožení majetku. Na jeho odpovědnost nemá žádný vliv okolnost, zda umístěním dané překážky do jízdní dráhy jiná osoba spáchala trestný čin, přestupek či porušila povinnost. V dané situaci se neuplatní tzv. princip omezené důvěry. Žalobce projížděl v těsné blízkosti stavební ohrady, což vyžadovalo z jeho strany zvýšenou opatrnost. Situaci měl vyhodnotit tak, že úsekem nelze projet bez kolize, a bylo v jeho možnostech nehodu odvrátit. Ostatní řidiči přijali opatření v podobě sklopení bočního zrcátka. Překážka se neocitla v jízdním profilu náhle, tj. nacházela se tam po celou dobu průjezdu žalobce kolem stavební ohrady.

[4] Také ke skutku ze dne 26. 4. 2017 správní orgány podle městského soudu zjistily děj vedoucí ke vzniku nehody v dostatečném rozsahu. Městský soud se ztotožnil s hodnocením, že žalobce neadekvátně vyhodnotil dopravní situaci, a ačkoli v dostatečném předstihu viděl zastavující vozidlo, ve vzdálenosti 20 metrů za ním použil pouze provozní brzdu, a teprve poté, co zjistil, že je to na vlhkých kolejkách nedostačující, použil ve vzdálenosti 8 metrů nouzovou brzdu. Nejednalo se o kolizní situaci vzniklou bezprostředně před jedoucí tramvají, na kterou by již nebylo možné reagovat. Z hlediska porušení povinnosti žalobce přizpůsobit rychlost vozidla příslušným podmínkám nebylo podstatné, z jakého důvodu došlo k zastavení vozidla před tramvají a zda se jednalo o zastavení náhlé či nikoliv. Nebylo proto nezbytné provádět další dokazování, a to ani kamerovým záznamem z místa dopravní nehody.

[5] Městský soud dále uvedl, že i řidič tramvaje je povinen počínat si tak, aby nedošlo k ohrožení života, zdraví či majetku a zároveň přizpůsobit své chování stavu pozemní komunikace a situaci v provozu. Sklopením zrcátka na velmi krátký úsek jízdy (několik cm) nemohlo dojít k ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Městský soud se ztotožnil také s vyhodnocením odborných vyjádření ze strany žalovaného. Žalovaný se podle jeho názoru vypořádal se všemi klíčovými argumenty žalobce. Důvodnými soud neshledal ani námitku podjatosti, či námitku, že žalovaný předjímal rozhodnutí ve věci již v rozhodnutí o žádosti o prodloužení lhůty pro předložení znaleckého posudku.

[6] Kasační stížnost podává žalobce (dále jen „stěžovatel“) z důvodu dle § 103 odst. 1 písm. a) a b) s. ř. s. Konkrétně namítá, že příčinou dopravní nehody může být i překážka nejen náhlá, ale také nepozorovatelná, a proto neočekávatelná. Na řidiče tramvaje se nevztahují povinnosti řidičů motorových vozidel. Je tedy protiprávní po něm požadovat odhadování průjezdního profilu i okamžité dodržení bezpečného odstupu od vozidla, které se před něj zrovna zařadilo. Žádný ze skutků se nestal v roce 2018, to však žalovaný považuje spíše za překlep městského soudu. Stavební ohrada nebyla v poloze schválené příslušnými orgány. V případě skutku ze dne 26. 4. 2017 záznamy z tachografu vyhodnocují způsob a rychlost reakce žalobce, nikoliv však zastavování vozidla před žalobcem. I odborné vyjádření upozorňuje, že dostupné důkazy nejsou dostatečné k vyhodnocení nesprávnosti jednání žalobce. Důkazy byly chybně vyhodnocované, protože z fotodokumentace místa

pokračování

zastavení vozidel je patrné, že je za křižovatkou cca 30 m, nikoliv 60 m. Princip omezení důvěry městský soud podle stěžovatele vykládá chybně, neboť opomíjí povinnosti ostatních účastníků silničního provozu a speciální ustanovení zákona o silničním provozu. Žalobce v každé písemnosti uváděl, že on i jiní řidiči projížděli daným místem již dříve opakovaně bez nutnosti sklopení zrcátek. Správní orgány nesplnily povinnost vyvrátit, že skutkový děj se nestal tak, jak tvrdí žalobce. Městský soud se řádně nevypořádal s tvrzeními žalobce o nesprávně zjištěném místě nehody a o nedostatečně zjištěném nehodovém ději, protože nebyly zajištěny a vyhodnoceny požadované důkazy.

[7] Ve vyjádření ke kasační stížnosti žalovaný zdůrazňuje, že se na řidiče tramvaje vztahují tytéž povinnosti podle zákona o silničním provozu [včetně § 4 písm. a) a § 18 odst. 1], jako na řidiče obecně. V případě nehody ze dne 9. 4. 2017 šlo o překážku pozorovatelnou, která se nevytvořila náhle a u které bylo v moci stěžovatele dopravní nehodě předejít. Ve zbytku žalovaný odkazuje na své rozhodnutí a vyjádření k žalobě, ztotožňuje se s napadeným rozsudkem a navrhuje zamítnutí kasační stížnosti.

[8] Ve své replice žalobce zdůrazňuje, že řidič tramvaje nemá stejné povinnosti jako řidič motorového vozidla, což dokládá citacemi ustanovení zákona o silničním provozu a judikatury. Závěrem opakuje své námitky týkající se nesprávně zjištěných vzdáleností v místě nehod, podmínek v místě nehod a průběhu nehodového děje.

[9] Dříve, než mohl Nejvyšší správní soud přistoupit k vypořádání námitek obsažených v kasační stížnosti, musel posoudit otázku její přijatelnosti.

[10] Podle § 104a odst. 1 s. ř. s. jestliže kasační stížnost ve věcech, v nichž před krajským soudem rozhodoval specializovaný samosoudce, svým významem podstatně nepřesahuje vlastní zájmy stěžovatele, odmítne ji Nejvyšší správní soud pro nepřijatelnost.

[11] Podle usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 4. 2006, č. j. 1 Azs 13/2006-39 (rozsudky tohoto soudu jsou dostupné na www.nssoud.cz), „[p]řesahem vlastních zájmů stěžovatele je jen natolik zásadní a intenzivní situace, v níž je – kromě ochrany veřejného subjektivního práva jednotlivce – pro Nejvyšší správní soud též nezbytné vyslovit právní názor k určitému typu případů či právních otázek. Přesah vlastních zájmů stěžovatele je dán jen v případě rozpoznatelného dopadu řešené právní otázky nad rámec konkrétního případu. Primárním úkolem Nejvyššího správního soudu v řízení o kasačních stížnostech ve věcech azylu je proto nejen ochrana individuálních veřejných subjektivních práv, nýbrž také výklad právního řádu a sjednocování rozhodovací činnosti krajských soudů.“ Vzhledem k tomu, že podstata právní normy se nezměnila, je tento judikát použitelný i po novele výše citovaného ustanovení s. ř. s. provedené zákonem č. 77/2021 Sb.

[12] V projednávané věci stěžovatel nedefinoval žádnou právní otázku, jejíž zodpovězení by bylo nutné v zájmu sjednocování judikatury správních soudů a jež by podstatně přesahovala jeho vlastní zájem. Takovou otázku ve věci nenalezl ani Nejvyšší správní soud z úřední povinnosti.

[13] Za zásadní a intenzivní situaci vyžadující vyslovení právního názoru Nejvyššího správního soudu ve smyslu shora citovaného rozsudku č. j. 1 Azs 13/2006 - 39 nelze považovat případ, kdy je v kasační stížnosti řešena právní otázka, jejíž posouzení zcela

evidentně plyne ze samotného textu právního předpisu, který také plně odpovídá smyslu a účelu právní úpravy, takže neponechává prostor pro jakékoliv „dotváření“ tohoto textu výkladem. O přesahu vlastních zájmů stěžovatele proto nelze hovořit v situaci, kdy stěžovatel v kasační stížnosti sice nastoluje právní otázku, která se potenciálně týká také dalších subjektů, ovšem k řešení této otázky postačuje přečtení textu zákona.

[14] A právě takovou otázku stěžovatel nastoluje v nyní projednávané věci, když zpochybňuje, že by se na řidiče tramvaje vztahovaly povinnosti obsažené v § 4 písm. a) a § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. Skutečnost, že se na něj tato ustanovení vztahují, je zřejmá již z jejich textu ve spojení s § 2 písm. d) citovaného zákona. Ten definuje pojem „řidič“ pro účely tohoto zákona tak, že je jím *účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti*. Podle § 4 písm. a) citovaného zákona je při účasti na provozu na pozemních komunikacích *každý povinen [...] chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu*. Podle § 18 odst. 1 *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*.

[15] Z citovaného textu je zcela zřejmé, že uvedená ustanovení se na řidiče tramvaje vztahují, neboť ten je považován za účastníka silničního provozu, konkrétně za řidiče. Povinnost dle § 4 písm. a) citovaného zákona se na něj vztahuje proto, že se vztahuje na každého účastníka silničního provozu, a povinnost dle § 18 odst. 1 citovaného zákona se na něj vztahuje proto, že se vztahuje na každého řidiče. Je irelevantní, že řidič tramvaje není řidičem motorového vozidla [§ 2 písm. g) zákona o silničním provozu], neboť uvedená ustanovení se nevztahují pouze na řidiče motorových vozidel.

[16] Skutečnost, že tento právní názor nebyl dosud explicitně v judikatuře soudů vysloven je dána pouze tím, že je evidentní a nejen správný, ale i trestní soudy jej považují za samozřejmý. Aplikace jednotlivých ustanovení zákona o silničním provozu na řidiče tramvaje nebyla nikdy soudy byt' jen implicitně zpochybněna, a to ani s (poněkud mimoběžným) argumentem, že řidič tramvaje není řidičem motorového vozidla. Lze v tomto směru odkázat například na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 1. 2005, č. j. 5 As 20/2004 - 37, rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 5. 8. 2020, sp. zn. 7 Tdo 752/2020, či usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 4. 2009, sp. zn. 3 Tdo 493/2009 (obě rozhodnutí Nejvyššího soudu jsou dostupná na www.nsoud.cz). Posledně citované usnesení navíc hodnotí trestní odpovědnost řidiče tramvaje právě při porušení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. Absence explicitně vyjádřeného právního názoru k dané právní otázce, který by stejně nemohl přinést nic nad rámec textu zákona, proto nemůže založit přijatelnost podané kasační stížnosti.

[17] Další eventuální důvod přijatelnosti kasační stížnosti by podle obsahu kasační stížnosti bylo možno zařadit pod „zásadní pochybení krajského soudu, jež mělo dopad do hmotně-právního postavení stěžovatele“ (shora citovaný rozsudek č. j. 1 Azs 13/2006 - 39).

pokračování

K tomu je ovšem nutno dodat, že uvedený důvod je vyhrazen jen pro nejtěžší vady napadeného rozhodnutí krajského soudu, které by nebylo možné ponechat bez zásahu Nejvyššího správního soudu, aniž by došlo ke zřetelnému porušení práva účastníka soudního řízení na spravedlivý proces ve smyslu čl. 36 Listiny základních práv a svobod. Takovou vadu by v daném případě mohly ze stěžovatelem uplatněných námitek představovat jen námitky, že se městský soud nevypořádal s jeho tvrzeními ohledně nesprávně zjištěných podmínek v místě nehody a nedostatečně zjištěném nehodovém ději. Pokud by městský soud dané žalobní námitky opomenul, mohl by zatížit své rozhodnutí nepřezkoumatelností [což představuje kasační důvod dle § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s., nikoliv písm. b), jak uvádí stěžovatel].

[18] Touto vadou však napadený rozsudek zjevně netrpí.

[19] K tvrzenému nesouladu situačního plánu s fotografiemi v případě skutku ze dne 9. 4. 2017 se městský soud vyjádřil v bodě 44. svého rozsudku. Ostatně stěžovatel ani nikdy netvrdil, co by mělo z tvrzeného rozporu plynout, jestliže správní orgány nijak nerozporovaly to, že stavební ohrada byla umístěna velmi blízko jízdniému pruhu. Jádrem daného přestupku spočívá v tom, že právě blízkost stavební ohrady měla vést žalobce k vyšší obezřetnosti s ohledem na možný střet s ní a že bylo v možnostech žalobce střet odvrátit (ať už sklopením zrcátka nebo zastavením tramvaje před překážkou). Úvahy městského soudu v tomto směru plně odpovídají konstantní judikatuře Nejvyššího správního soudu (viz např. městským soudem citované rozsudky ze dne 24. 6. 2021, č. j. 3 As 285/2019 - 30, ze dne 4. 5. 2020, č. j. 10 As 262/2018 - 29, ze dne 28. 8. 2008, č. j. 5 As 32/2008 - 51, nebo ze dne 24. 6. 2021, č. j. 3 As 285/2019 - 30). Posledně uvedený rozsudek také potvrzuje závěr městského soudu, že případné porušení povinností ze strany třetí osoby nezbavuje řidiče jeho odpovědnosti za dodržování pravidel silničního provozu, neboť přestupek spáchá i tehdy, mohl-li dopravní nehodě zabránit, byť jeho jednání není jedinou příčinou dopravní nehody. Závěr městského soudu, že nebylo potřeba zjišťovat dodržení právních předpisů při umístění stavební ohrady, je proto také v souladu s judikaturou Nejvyššího správního soudu.

[20] Námitku „*nesprávně tvrzeného/zjištěného místa nehody [...] do 30m za křižovatkou a nikoliv [...] až 60 m za křižovatkou*“ ve vztahu ke skutku ze dne 26. 4. 2017 stěžovatel v žalobě neuplatnil, proto její nevypořádání nemůže založit nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku a v řízení o kasační stížnosti se jedná o námitku nepřípustnou. Nad rámec nutného odůvodnění Nejvyšší správní soud poznamenává, že protokol o nehodě ze dne 26. 4. 2017 zcela jasně popisuje, že na fotodokumentaci není vozidlo zachyceno v konečném postavení; to bylo naopak vyznačeno na komunikaci. O žádném rozporu mezi situačním plánkem a fotodokumentací proto nelze hovořit.

[21] K námitce týkající se neprovedení důkazu kamerovým záznamem z místa nehody v případě skutku ze dne 26. 4. 2017 se městský soud vyjádřil zejména v bodě 56. svého rozsudku s odkazem na své předchozí úvahy vedoucí k závěru, že skutkový děj byl dostatečně prokázán ostatními důkazy – protokolem z místa dopravní nehody, situačním plánkem, fotodokumentací, záznamem z tachografu, rozbořem záznamu z tachografu, výpovědí svědka a výpovědí stěžovatele. Závěr městského soudu o zákonnosti neprovádění dalšího dokazování plně odpovídá judikatuře Nejvyššího správního soudu (viz např. městským soudem citované rozsudky ze dne 14. 1. 2014, č. j. 5 As 126/2011 - 68, a ze dne

14. 3. 2019, č. j. 7 Azs 554/2018 - 31). Již ze samotné výpovědi stěžovatele je patrné, že vycházel z nesprávné domněnky (*„jsem se domníval, že stihnu provozně zastavit“*) a ke správnému kroku přistoupil příliš pozdě (*„Nouzové brzdy jsem užil až ve chvíli, kdy jsem cítil, že vozidlo jde na vlhké koleji do skluzu.“*). I zde je nutno zopakovat, že případný podíl třetí osoby na dopravní nehodě nezbavuje stěžovatele odpovědnosti za porušení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu.

[22] Nejvyšší správní soud uzavírá, že se krajský soud nedopustil žádného zásadního pochybení, při rozhodování vycházel z judikatury Nejvyššího správního soudu, která není rozporná a od níž není důvod se odklonit, a zároveň v posuzované věci nebyla dána závažná a intenzivní situace vyžadující vyslovení právního názoru Nejvyššího správního soudu k dosud neřešené otázce. Kasační stížnost tedy nepřesahuje vlastní zájmy stěžovatele, a Nejvyšší správní soud ji proto podle § 104a odst. 1 s. ř. s. odmítl jako nepřijatelnou.

[23] O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle úspěchu ve věci v souladu s § 60 odst. 1 s. ř. s., ve spojení s § 120 s. ř. s. (srov. usnesení rozšířeného senátu tohoto soudu ze dne 25. 3. 2021, č. j. 8 As 287/2020 - 33, část III. 4; č. 4170/2021 Sb. NSS). Stěžovatel v řízení úspěch neměl, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovaný sice měl ve věci plný úspěch, avšak podle obsahu soudního spisu mu žádné náklady nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly. Nejvyšší správní soud proto rozhodl tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení: Proti tomuto usnesení **n e j s o u** opravné prostředky přípustné (§ 53 odst. 3 s. ř. s.).

V Brně dne 7. března 2024

Mgr. Radovan Havelec
předseda senátu