



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl soudcem Mgr. Kamilem Tojnerem ve věci

žalobce: **D. M.,**
bytem ,

proti
žalovanému: **Ministerstvo dopravy,**
sídlem nábr. Ludvíka Svobody 12, Praha 1,

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 5. 8. 2022, č. j. MD-25664/2022-160/5,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Žalobce se domáhá zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce proti rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 2. 12.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. T.

2021, č. j. MHMP 1992255/2021/Van, které bylo potvrzeno a kterým byl žalobce uznán vinným tím, že se jako fyzická osoba v provozu na pozemních komunikacích, řidič motorového vozidla, v rozporu s § 4 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o silničním provozu“), neřídil dopravní značkou a dále v rozporu s § 13 odst. 1 a § 13 odst. 2 zmíněného zákona bezdůvodně vjel a užil k jízdě bezdůvodně tramvajový pás na úrovni vozovky a při tomto jel podél nástupního ostrůvku vlevo, a to opětovně bezdůvodně, čímž úmyslně spáchal přestupky podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Dne 4. 7. 2021 v době kolem 19.58 až 19.59 hodin řídil žalobce osobní motorové vozidlo tovární značky ŠKODA registrační značky X v Praze 5 na ulici Plzeňská, ve směru jízdy z centra města, přičemž v prostoru u budovy č. 42 nerespektoval vodorovnou dopravní značku V 9a „Směrové šipky“ (šipky vyznačují způsob řazení do jízdních pruhů před křižovatkou nebo místem odbočení a stanovený směr jízdy) a přestože vjel s vozidlem do jízdního pruhu určeného pro odbočení vlevo do ulice U Trojice pokračoval v jízdě v přímém směru po ulici Plzeňská, kdy následně s vozidlem vjel na tramvajový pás na úrovni vozovky a tento užil k jízdě. Na předmětný tramvajový pás však vjel bezdůvodně, neboť tento neužil k žádnému úkonu uvedenému v § 13 odst. 2 zákona o silničním provozu, v průběhu jízdy pak jel, a to opětovně bezdůvodně, neboť k uvedenému nebyl žádný důvod daný § 13 odst. 1 zákona o silničním provozu, podél nástupního ostrůvku nacházejícího se v prostoru před budovou č. 90 vlevo. Za uvedené protiprávní byla žalobci podle § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu uložena pokuta ve výši 1500 Kč a povinnost uhradit náhradu nákladů řízení 1000 Kč

2. Žalobce namítl nevedení společného řízení a neuplatnění zásady absorpce. Rozhodnutí je z tohoto důvodu dle žalobce nepřezkoumatelné. Uvedl, že po celou dobu informoval správní orgán I. st. o tom, že jsou vedena řízení ve věci jeho dalších přestupků a navrhoval jejich společné projednání. Navrhoval provedení důkazu – výpisu z úřední evidence, jehož předmětem jsou řízení, která proti žalobci vedl též správní orgán. Žalovaný však tento důkaz neprovedl, s odkazem na zásadu hospodárnosti a efektivitý řízení, kdy správní orgán I. st. uvedl, že pakliže by mohlo být jiné řízení sloučeno, jistě by k tomu přistoupil. Žalobce dále míní, že výrok správního rozhodnutí je vadný, neboť z něj nelze zjistit, kolika přestupků se žalobce dopustil, a kolika skutky tyto přestupky (či tento přestupek) spáchal. Žalobci se jeví, že se nejednalo o jeden skutek, ale o dva skutky – první skutek spočíval v nerespektování značky V 9a, kdy žalobce měl odbočovací pruh projet rovně, druhý skutek spočíval v jízdě po tramvajových kolejkách a zároveň kolem nástupního ostrůvku vlevo (v rámci téhož jednání). V takovém případě se mohlo jednat o spáchání nejvýše dvou přestupků, nebo též jednoho přestupku pokračujícího, v žádném případě však tří přestupků, jak tvrdí žalovaný. Dále žalobce namítl nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nevypořádání odvolací námítky. K tomu uvedl, že v doplnění odvolání namítal, že nemohl porušit dopravní značku V 9a, neboť tato stanoví toliko „způsob řazení do jízdních pruhů“ a vyznačuje „stanovený směr jízdy“, avšak nedává žádný zákaz, ani nestanoví žádnou povinnost. Proto nebylo možné ji porušit, podobně jako například nelze porušit dopravní značku „konec obce“. Nestanoví-li dopravní značka žádnou povinnost, pak tuto nelze porušit. Dále žalobce namítl nezákonnost dopravního značení. Uvedl, že mu bylo kladeno za vinu porušení dopravní značky V 9a, kdy však namítal, že tato dopravní značka nebyla umístěna zákonně, neboť nebylo vydáno opatření o stanovení příslušné místní úpravy. Nebyla-li dopravní značka umístěna zákonně, je jakékoli trestání jejího porušení vyloučeno, neboť z bezprávní právo nevzniká. Dále žalobce namítl faktickou konzumpci, kdy má za to, že byl-li postižen za jízdu po tramvajových kolejkách, které kolem nástupního ostrůvku vedou vždy vlevo, pak jej nebylo

možné samostatně postihnout za jízdu kolem nástupního ostrůvku vlevo, neboť došlo k faktické konzumpci. Jakkoli svou jízdu mohl porušit dvě právní ustanovení, jednalo se jen o jeden přestupek, ačkoli žalovaný tvrdí, že výrok rozhodnutí prvního stupně, s nímž rozhodnutí žalovaného tvoří jeden celek, je nutno interpretovat tak, že spáchal tímto jednáním přestupky dva. Úsudek žalovaného o tom, že byly spáchány tři přestupky jedním skutkem, je nutně mylný. Buď byl spáchán jeden přestupek, nebo dva přestupky, pravděpodobně dvěma skutky. Úvaha žalovaného dokazuje, že výrok rozhodnutí správního orgánu je nesrozumitelný.

3. Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby a odkázal na svou argumentaci v napadeném rozhodnutí. Námitce týkající se nepřezkoumatelnosti z důvodu, že nebyla vypořádána odvolací námitka ohledně porušení dopravní značky V 9a „Směrové šipky“, nelze dle žalovaného přisvědčit, neboť vypořádána byla. Pro případ, že by chtěl soud napadené rozhodnutí zrušit, uvedl žalovaný, že požaduje, aby žalobci nebyla přiznána náhrada nákladů řízení, neboť skutečným důvodem podání žaloby je dle něj pouze nelegitimní snaha získat v případě úspěchu ve sporu náhradu nákladů řízení.
4. Ze správního spisu soud zjistil tyto pro řízení podstatné skutečnosti.
5. Dle úředního záznamu ze dne 4. 7. 2021 si hlídka povšimla řidiče (žalobce), který nerespektoval vodorovné dopravní značení V 9a – směrová šipka (odbočení vlevo) a následně najel na tramvajový pás a pokračoval v jízdě po tramvajovém pásu až do ulice Plzeňská 112. Následně byl žalobce vyzván k předložení dokladů potřebných k řízení a provozu motorového vozidla. Žalobci bylo sděleno, že v daném úseku užil k jízdě neoprávněně tramvajový pás, dále jel podél nástupního ostrůvku vlevo a předtím nerespektoval vodorovné dopravní značení V 9a – směrová šipka (odbočení vlevo), čímž porušil § 4 písm. c) a § 13 odst. 1 a odst. 2 zákona o silničním provozu a je podezřelý ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona. Žalobce hlídce sdělil, že po tramvajovém pásu jezdit může, neboť vozidlo vlastní virtuální provozovatel a žalobce má pojištění na pokuty. Odmítl věc řešit a sdělil, že si přeje být oznámen. Hlídka žalobci sdělila, že věc bude oznámena příslušnému úřadu k projednání. Dechová zkouška byla provedena s negativním výsledkem, žalobce byl poučen.
6. Součástí správního spisu je oznámení přestupku ze dne 4. 7. 2021. dále je součástí správního spisu kamerový záznam.
7. Příkazem ze dne 28. 7. 2021, č. j. MHMP 1138327/2021/Van byl žalobce shledán vinným za úmyslné spáchání přestupků podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Žalobci byla podle § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu uložena pokuta ve výši 1 500 Kč.
8. Proti tomuto příkazu byl podán odpor. Na nařízené ústní jednání se žalobce ani jeho tehdejší zmocněnec Ing. M. J. nedostavili.
9. Rozhodnutím správního orgánu I. st. ze dne 2. 12. 2021, č. j. MHMP 1992255/2021/Van, byl žalobce shledán vinným tím, že se jako fyzická osoba v provozu na pozemních komunikacích, řidič motorového vozidla, v rozporu s § 4 písm. c) zákona o silničním provozu neřídil dopravní značkou a dále v rozporu s § 13 odst. 1 a § 13 odst. 2 téhož zákona bezdůvodně vjel a užil k jízdě bezdůvodně tramvajový pás na úrovni vozovky a při tomto jel podél nástupního ostrůvku vlevo, a to opětovně bezdůvodně, čímž úmyslně spáchal přestupky podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Žalobci byla podle §

125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu uložena pokuta ve výši 1 500 Kč. Dne 4. 7. 2021 v době kolem 19.58 až 19.59 hodin řídil žalobce osobní motorové vozidlo tovární značky ŠKODA registrační značky X v Praze 5 na ulici Plzeňská, ve směru jízdy z centra města, přičemž v prostoru u budovy č. 42 nerespektoval vodorovnou dopravní značku V 9a „Směrové šipky“ (šipky vyznačují způsob řazení do jízdních pruhů před křižovatkou nebo místem odbočení a stanovený směr jízdy) a přestože vjel s vozidlem do jízdního pruhu určeného pro odbočení vlevo do ulice U Trojice pokračoval v jízdě v přímém směru po ulici Plzeňská, kdy následně s vozidlem vjel na tramvajový pás na úrovni vozovky a tento užil k jízdě. Na předmětný tramvajový pás však vjel bezdůvodně, neboť tento neužil k žádnému úkonu uvedenému v § 13 odst. 2 zákona o silničním provozu, v průběhu jízdy pak jel, a to opětovně bezdůvodně, neboť k uvedenému nebyl žádný důvod daný § 13 odst. 1 zákona o silničním provozu podél nástupního ostrůvku nacházejícího se v prostoru před budovou č. 90 vlevo. Dále byla žalobci uložena povinnost nahradit náklady řízení 1 000 Kč.

10. Napadeným rozhodnutím bylo toto rozhodnutí potvrzeno.
11. Městský soud v Praze přezkoumal dle § 75 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „s. ř. s.“) napadené rozhodnutí a jemu předcházející řízení v mezích uplatněných žalobních bodů a vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu.
12. Podle § 4 písm. c) zákona o silničním provozu *při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.*
13. Podle § 13 odst. 1 téhož zákona *podél nástupního nebo ochranného ostrůvku se jezdí vpravo; vlevo se smí jet jen tehdy, brání-li jízdě vpravo překážka nebo jestliže je to bezpečnější s ohledem na rozměry vozidla nebo nákladu. Při jízdě podél nástupního nebo ochranného ostrůvku je nutno dbát zvýšené opatrnosti. Podél tramvaje se jezdí vpravo, pokud není dopravní značkou "Objíždění tramvaje" povolena jízda vlevo.*
14. Podle § 13 odst. 2 téhož zákona *na tramvajový pás v úrovni vozovky se smí v podélném směru vjet jen při objíždění, předjíždění, odbočování, otáčení, vjíždění na pozemní komunikaci, nebo vyžadují-li to zvláštní okolnosti, například není-li mezi tramvajovým pásem a okrajem vozovky dostatek místa; tramvajový pás zvýšený nad nebo snížený pod úroveň vozovky nebo od vozovky jinak oddělený například obrubníkem se smí přejíždět jen příčně, a to na místě k tomu přizpůsobeném. Při vjíždění na tramvajový pás nesmí řidič ohrozit ani omezit v jízdě tramvaj.*
15. Podle § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona *fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.*
16. Podle § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu ve znění účinném do 31. 12. 2023 *za přestupek se uloží pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4 a písm. k).*
17. Podle § 88 odst. 3 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, *ve společném řízení se neprojednává přestupek, který byl spáchán po zahájení řízení o jiném přestupku.*
18. K námitce nevedení společného řízení soud uvádí následující. Žalobce v doplnění odvolání uvedl, že je u správního orgánu projednáváno více jeho přestupků, uvedl, již ani neví jaké

jsou, za některé byl dokonce uznán vinným, měl za to, že byly naplněny podmínky pro vedení společného řízení. Žalovaný k této námitce poukázal na § 88 odst. 3 zákona č. 250/2016 Sb., podle kterého nelze ve společném řízení projednat přestupek, který byl spáchán po zahájení řízení o jiném přestupku. Uvedl, že tato skutečnost musela být žalobci známa, neboť mu v dotčených řízeních (již pravomocně ukončených) byly doručovány rozhodné písemnosti. Z přestupkového řízení vedeného ve věci pod sp. zn. MD/20768/2022/160 (sp. zn. S-MHMP 1323573/2021/Vav) je zřejmé, že přestupky spáchal dne 18. 8. 2021, přičemž řízení o přestupcích bylo zahájeno příkazem, č. j. MHMP 1462024/2021/Vav, ze dne 16. 9. 2021, a z přestupkového řízení vedeného ve věci pod sp. zn. MD/20768/2022/160 (sp. zn. S-MHMP 1323573/2021/Vav) je zřejmé, že přestupek spáchal dne 29. 10. 2020, přičemž řízení o přestupku bylo zahájeno příkazem, č. j. MHMP 886274/2021/Sla, ze dne 17. 6. 2021. V nyní projednávaném případě odvolatel spáchal přestupky dne 4. 7. 2021, přičemž ty byly zahájeny příkazem, č. j. MHMP 1138327/2021/Van, ze dne 28. 7. 2021. Tyto přestupky tudíž byly spáchány po zahájení řízení o přestupku ze dne 29. 10. 2020, přičemž přestupky ze dne 18. 8. 2021 byly spáchány po zahájení tohoto řízení o přestupcích.

19. Žalovaný se tak vypořádal s námitkou vedení společného řízení. Ve správním i v soudním řízení je na žalobci, aby specifikoval, v čem spatřuje u jednotlivých řízení namítaná pochybení, nestačí pouze uvedení této námítky v obecné rovině či pouhým odkazem na seznam mnoha spisových značek, u nichž je namítáno nevedení společného řízení a neuplatnění absorpční zásady správním orgánem bez bližší specifikace a zdůvodnění namítaných skutečností.
20. Vedením společného řízení a nutností zjišťovat další případná řízení, která je správní orgán I. stupně povinen sloučit do společného řízení, se zabýval NSS například v rozsudku ze dne 23. 12. 2020, č. j. 3 As 173/2019 – 37: *„Pro posouzení námítky o nutnosti vést společné řízení je však podstatné, že stěžovatel v žalobě na podporu tohoto tvrzení uvedl pouze seznam tří spisových značek řízení vedených u správního orgánu prvního stupně. Nespecifikoval však, kdy došlo ke spáchání správních deliktů projednávaných v těchto řízeních, v jakém procesním stádiu se tato řízení nacházejí a eventuálně jaké sankce mu byly za spáchané delikty uloženy. Stejně tak neuvedl, v jakých konkrétních okolnostech spatřuje porušení zásady absorpce, neboť jen namítal, že „uhradil mnohonásobně vyšší částku, než kterou by uhradil v případě, že by bylo vedeno společné řízení“. Takto obecně formulovaná žalobní námitka tedy neprokazuje, že k porušení povinnosti správního orgánu vést společné řízení skutečně došlo a že při ukládání pokut stěžovateli v uvedených správních řízeních byla porušena zásada absorpce. Proto městský soud postupoval správně, pokud námitku posoudil jako nedůvodnou (byť z jiných důvodů).“* A dále např. v rozsudku NSS ze dne 27. 6. 2019, č. j. 1 As 301/2018 – 46 *„[20] V projednávané věci se krajský soud s námitkou nekonání společného řízení vypořádal stručně a v obecnosti, to však odpovídá skutečnosti, že samotná námitka nebyla stěžovatelem v řízení před krajským soudem nijak podrobně rozvedena a odůvodněna. Stěžovatel v žalobě toliko v obecnosti odkázal na osm údajných správních deliktů z let 2013-2017, které specifikoval pouze dny, v nichž k těmto deliktům mělo dojít, a namítal, že o nich mělo být vedeno společné řízení a uložena společná pokuta. Z takto obecně vzneseného tvrzení však není vůbec zřejmé, z jakých skutečností stěžovatel dovozuje, že se o těchto věcech mělo konat společné řízení. Nadto stěžovatel v řízení o žalobě ani netvrdil porušení shora popsané absorpční zásady, pouze uvedl, že za tyto delikty měla být uložena společná pokuta a jedna náhrada nákladů řízení.*

21. Z výše uvedeného výčtu žalovaného je zřejmé, že i další přestupky páchané žalobcem byly posouzeny ve smyslu možné absorpce. Nyní řešené přestupky žalobce spáchal dne 4. 7. 2021, přičemž ve vztahu k přestupku spáchanému dne 29. 10. 2020, lze uvést, že řízení o tomto přestupku bylo zahájeno dne 17. 6. 2021, tedy nyní spáchané přestupky byly spáchány po zahájení řízení o přestupku ze dne 29. 10. 2020. Pokud jde o přestupky spáchané žalobcem dne 18. 8. 2021, o nichž byly zahájeno řízení dne 16. 9. 2021, pak ty byly spáchány poté, co bylo zahájeno řízení ve věci nyní řešeného přestupku – příkaz ze dne 28. 7. 2021. Žalobce ve svém odvolání pouze zcela obecně uvedl, že již spáchal více přestupků a domnívá se, že by proto mělo být vedeno společné řízení, svá jednání nijak blíže nekonkretizoval. Ve své žalobní námitce nijak nerefletoval zmíněné vyjádření žalovaného, neuvedl, s jakými závěry žalovaného v tomto směru nesouhlasí. Žalovaným byly žalobcem spáchané přestupky dostatečně a jednoznačně označeny včetně odůvodnění, z jakého důvodu nebylo možné vést společné řízení.
22. S povinností žalobce řádně specifikovat porušení absorpční zásady souvisí námitka nedostatečně zjištěného skutkového stavu ohledně všech řízení o přestupcích žalobce. Žalobci je jisté známo, jaká řízení jsou proti němu vedena, postup žalobce byl zjevně obstrukční, nebyl dán důvod pro provedení důkazu evidencí věcí žalobce. Shodná strategie obecné námítky společného řízení je typická pro zmocněnce i právního zástupce žalobce (viz. naposledy rozsudek zdejšího soudu č. j. 16 A 15/2022 – 16).
23. K námitce neurčitosti výroku rozhodnutí soud uvádí následující. Dle žaloby se nejednalo o jeden skutek, ale o dva skutky – první skutek spočíval v nerespektování značky V 9a, kdy žalobce měl odbočovací pruh projet rovně, druhý skutek spočíval v jízdě po tramvajových kolejích a zároveň kolem nástupního ostrůvku vlevo (v rámci téhož jednání). V takovém případě se mohlo jednat o spáchání nejvýše dvou přestupků, nebo jednoho přestupku pokračujícího, nikoli tří přestupků, jak tvrdí žalovaný.
24. Žalovaný v napadeném rozhodnutí poukázal na výrok rozhodnutí správního orgánu I. st. a uvedl, že žalobce se dopustil tří přestupků podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu spáchaných v jednočinném souběhu.
25. Dle soudu je třeba tuto žalobní námitku předně vnímat na půdorysu skutečnosti, že žalobci byla uložena nejnižší možná představitelná sankce, kdy mu byla správními orgány za tři spáchané přestupky podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu byla podle § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu uložena pokuta ve výši 1 500 Kč. S ohledem na tuto skutečnost není závěr žalovaného ohledně množství spáchaných přestupků z hlediska výsledku zásadní, neboť i pokud by žalovaný shledal spáchání nižšího počtu přestupků (i pouze jednoho), nemohlo by to nic změnit na sankci uložené žalobci, kterou již nelze více snížit, přičemž o tom, že se žalobce dopustil alespoň jednoho přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu není žádných pochyb. Žalobce netvrdil, že uznání viny za tři předmětné přestupky mu bylo k újmě ve smyslu přitěžující okolnosti v jiné následující věci. Nikoli každá vada má za následek zrušení rozhodnutí pro nezákonnost, důvodem pro zrušení žalobou napadeného rozhodnutí je pouze taková vada, která má za následek skutečnou újmu na právech žalobce. I kdyby byly žalobní body v rozsahu dvou přestupků ze tří přestupků důvodné, nemělo by to za následek zrušení napadeného rozhodnutí, neboť výše pokuty by byla i nadále stejná – minimální zákonná sazba. Žalobce netvrdil, že rozhodnutí o vině za všechny tři přestupky mu bylo v jiném řízení přičteno k tíži ve smyslu úvah správního orgánu při určení výše pokuty.

26. Z kamerového záznamu je zjevné, že před prvním nástupním ostrůvkem tramvaje se nachází nejprve označení V 9a „Směrové šipky“, přičemž je v daném místě možné odbočit vlevo, což vyžaduje přejezd tramvajového pásu. Následuje dopravní značka, na základě které dochází v místě ke snížení jízdních pruhů, přičemž před touto značkou jsou na vozovce vpravo dva jízdní pruhy. Za zmíněnou dopravní značkou týkající se snížení počtu pruhů se podél samotného nástupního ostrůvku vpravo nachází již pouze jeden jízdní pruh. Samotný první nástupní ostrůvek je zepředu označen směrovací deskou se šipkou doprava. Před druhým nástupním ostrůvkem (na další zastávce) je opět možné odbočení vlevo za současného nezbytného přejezdu tramvajového pásu. Opět jsou na vozovce nejprve dva jízdní pruhy, podél ostrůvku zprava jeden pruh. Druhý ostrůvek je označen jednak opět směrovací deskou se šipkou doprava, dále je označen dopravní značkou C 4a „Přikázaný směr objíždění vpravo“. Žalobce najel na tramvajový pás za značkou umožňující odbočení vlevo, avšak neodbočil vlevo a pokračoval po tramvajovém pásu rovně souběžně se dvěma nástupními ostrůvky a souběžnou komunikací, tak aby se vyhnul provozu na této komunikaci. Žalobce v odvolacím řízení argumentoval, že chtěl předjet pomalu jedoucí vozidlo, což ovšem nebylo záznamem nijak prokázáno. O úmyslu žalobce jet po tramvajovém páse pak svědčí dále fakt, že žalobce policistům na místě sdělil, že může jezdit po tramvajovém páse, neboť má „pojištění na pokuty“ a vozidlo vlastní virtuální provozovatel.
27. Z rozhodnutí správního orgánu I. st. je zřejmé, jakých přestupků se měl žalobce dopustit. Dle výroku tohoto rozhodnutí : *„tím, že se jako fyzická osoba v provozu na pozemních komunikacích, řidič motorového vozidla, v rozporu s § 4 písm. c) zákona o silničním provozu neřídil dopravní značkou a dále v rozporu s § 13 odst. 1 a § 13 odst. 2 téhož zákona bezdůvodně vjel a užil k jízdě bezdůvodně tramvajový pás na úrovni vozovky a při tomto jel podél nástupního ostrůvku vlevo, a to opětovně bezdůvodně, čímž úmyslně spáchal přestupky podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu“* a dále *„...nerespektoval vodorovnou dopravní značku V 9a „Směrové šipky“ (šipky vyznačují způsob řazení do jízdních pruhů před křižovatkou nebo místem odbočení a stanovený směr jízdy) a přestože vjel s vozidlem do jízdního pruhu určeného pro odbočení vlevo do ulice U Trojice pokračoval v jízdě v přímém směru po ulici Plzeňská, kdy následně s vozidlem vjel na tramvajový pás na úrovni vozovky a tento užil k jízdě. Na předmětný tramvajový pás však vjel bezdůvodně, neboť tento neužil k žádnému úkonu uvedenému v § 13 odst. 2 zákona o silničním provozu, v průběhu jízdy pak jel, a to opětovně bezdůvodně, neboť k uvedenému nebyl žádný důvod daný § 13 odst. 1 zákona o silničním provozu, podél nástupního ostrůvku nacházejícího se v prostoru před budovou č. 90 vlevo“*.
28. Žalovaný z citované formulace dovodil, že se podle správního orgánu I. st. žalobce dopustil tří přestupků podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu spáchaných v jednočinném souběhu. Žalovaný rovněž uvedl, že: *„S ohledem na výše citované tak není v nyní projednávané věci pochyb o tom, že řízení bylo zahájeno a je vedeno pro jednání, které správní orgán I. stupně kvalifikoval jako jeden samostatný skutek spáchaný dne 4. 7. 2021 spočívající v jednání odvolatele, jehož důsledkem bylo porušení dopravní značky a zároveň neoprávněná jízda po tramvajovém pásu, resp. neoprávněná jízda vlevo od nástupního ostrůvku.“*
29. Žalovaný tedy shledal, že se jednalo o jednočinný souběh tří přestupků, ke kterému žalovaný dále uvedl: *„spočívající v jednání odvolatele, jehož důsledkem bylo porušení dopravní značky a zároveň neoprávněná jízda po tramvajovém pásu, resp. neoprávněná jízda vlevo od nástupního ostrůvku.“* Dle soudu nelze u této argumentace dále odhlédnout od výroku prvostupňového rozhodnutí, které dopravní značku, kterou měl žalobce porušit, přesně definuje, přičemž mělo jít o dopravní značku V 9a „Směrové šipky“ umožňující v daném místě odbočení vlevo.

Že měl žalovaný na mysli tuto značku, plyne rovněž z jeho další argumentace uvedené v napadeném rozhodnutí, kde žalovaný výslovně uvedl: „Zároveň z následujícího odstavce, tj. popisu skutku ve výrokové části na straně druhé napadeného rozhodnutí, je zjevné, že se jednalo o porušení dopravní značky č. V 9a „Směrové šipky“, neboť o žádné další dopravní značce není ani řeč.“

30. V této souvislosti žalobce namítl nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nevypořádání odvolací námitky týkající se toho, že má za to, že nemohl porušit dopravní značku V 9a, neboť tato stanoví toliko „způsob řazení do jízdních pruhů“ a vyznačuje „stanovený směr jízdy“, avšak nedává žádný zákaz, ani nestanoví žádnou povinnost. Dále žalobce namítl nezákonnost dopravního značení, namítal, že tato dopravní značka nebyla umístěna zákonně, neboť nebylo vydáno opatření o stanovení příslušné místní úpravy.
31. Na to žalovaný reagoval následovně: „Odvolatel dle svých slov neporušil vodorovnou dopravní značku č. V 9a „Směrové šipky“, neboť se do levého jízdního pruhu zařadil až za touto dopravní značkou, resp. za křižovatkou. Tomuto tvrzení nelze přisvědčit. Z videozáznamu lze pouhým okem vypořizovat, že odvolatel se s vozidlem na rozhodném místě zařazuje do levého jízdního pruhu pro směr jízdy vlevo (vyznačen onou vodorovnou dopravní značkou), přičemž doleva neodbočuje a jede přímo přes křižovátku na tramvajový pás. Odvolatel si dle odvolacího správního orgánu zřejmě plete výše uvedenou vodorovnou dopravní značku s informativní dopravní značkou č. IP 19 „Řadící pruhy“, kterou lze rovněž vypořizovat na pořízeném videozáznamu a za kterou se odvolatel řadí s vozidlem do levého jízdního pruhu. Odvolatel je povinen řídit se všemi dopravními značkami a nepřísluší mu hodnotit, zda k nim bylo či nebylo vydáno opatření obecné povahy; lhotejno, o jaké dopravní značky se jedná.“
32. Dle konstantní judikatury jsou dopravní značky správním aktem, kterému svědčí presumpce správnosti, tzn., že se na dopravní značku musí nahlížet jako na zákonnou, dokud není prokázán opak, tedy až do okamžiku, kdy k tomu příslušný orgán vysloví její nezákonnost. Účastníci provozu na pozemních komunikacích nemají hodnotit zákonnost zpracování a umístění dopravních značek, aby se následně rozhodli, zda se jimi budou řídit či nikoliv. Zmíněná dopravní značka je správním aktem, kterému svědčí presumpce správnosti (srov. např. rozsudek NSS, č. j. 1 As 264/2015-72, ze dne 9. 12. 2015).“
33. K námitce nezákonného značení soud uvádí, že ze strany žalovaného byla žalobci poskytnuta zcela dostatečná odpověď, kdy bylo opět na žalobci, aby prokázal jím tvrzenou nezákonnost dopravní značky z důvodu nevydání opatření obecné povahy o stanovení místní úpravy. Jakkoli se jedná o prokazování negativní okolnosti, stále důkazní břemeno stíhalo žalobce, neboť tvrdil okolnost, které nic nenasvědčovalo a pokud zjistil, že skutečně nebylo vydáno opatření obecné povahy o umístění dopravního značení, potom měl podklad takového zjištění předložit. Obecnému tvrzení pouze odpovídá žalovaným uvedený odkaz na rozsudek NSS č. j. 10 As 259/2020-27 o systémové obstrukci účastníků zastoupených shodně zmocněncem Ing. J.
34. K posuzování situace, kdy dojde ze strany pachatele přestupku k porušení povinnosti stanovené dopravní značkou, soud poukazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 295/2016 – 45 ze dne 31.1. 2018. V tomto rozhodnutí soud uvedl že: „Nejvyšší správní soud konstatuje, že při trestání přestupků se přiměřeně uplatní i principy ovládající souběh trestných činů (srov. rozsudek zdejšího soudu ze dne 31. 5. 2007, č. j. 8 As 29/2007 – 121). Souběhem se rozumí situace, kdy pachatel spáchal dva nebo více trestných činů dříve, než byl pro některý z nich odsouzen, tedy než byl za takový čin vyhlášen odsuzující rozsudek soudem prvního stupně, nebo

dříve, než byl obviněnému doručen trestní příkaz. Souběh se rozlišuje na jednočinný a vícečinný podle toho, zda více trestných činů bylo spácháno jedním skutkem nebo více skutky, a dále pak souběh stejnorodý a nesterodný podle toho, zda jde o více trestných činů téže skutkové podstaty nebo o více trestných činů různých skutkových podstat, přičemž jednotlivá dělení lze kombinovat. O nepravý, neboli zdánlivý souběh trestných činů se jedná v situacích, které souběh jen připomínají, ale souběh je vyloučen. Tyto případy můžeme označovat jako důvody vylučující jednočinný souběh; patří sem specialita, subsidiarita, faktická konzumpce, pokračování v trestném činu, trestný čin bromadný, trestný čin trvajících a trestný čin opilství dle § 360 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, v relevantním znění (JELÍNEK, Jiří a kol. Trestní právo hmotné. Obecná část. Zvláštní část. 4. vydání. Praha: Leges, 2014, 976 s.). 44] Pro nyní posuzovanou věc je z hlediska zdánlivého souběhu důležitý především poměr speciality. V tomto případě se jedná o konkurenci skutkových podstat, kdy v poměru speciality jsou ustanovení určená k ochraně týchž zájmů, tj. mají stejný individuální objekt, má – li být jedním z těchto ustanovení (speciálním) zvláště postihnout určitý druh útoků proti těmto individuálnímu objektu, aby byla vystižena zvláštní povaha a stupeň nebezpečnosti (závažnosti) takových útoků pro společnost. K vyloučení jednočinného souběhu v případě speciality dochází z toho důvodu, že se uplatní pouze kvalifikace speciální před obecnou právní kvalifikací (JELÍNEK, Jiří a kol. Trestní právo hmotné. Obecná část. Zvláštní část. 4. vydání. Praha: Leges, 2014, 976 s., usnesení Nejvyššího soudu ze dne 7. 10. 2015, č. j. 6 Tdo 1062/2015 – 35).

35. Po přiměřeném použití výše uvedených závěrů Nejvyšší správní soud konstatuje, že § 22 odst. 4 zákona o silničním provozu je ve vztahu speciality k § 4 písm. c) téhož zákona. Obě ustanovení chrání totožný individuální objekt, a to bezpečnost a plynulost při provozu na pozemních komunikacích, přičemž § 4 písm. c) zákona o silničním provozu stanoví obecnou povinnost dodržovat dopravní značení a v § 22 odst. 4 zákona o silničním provozu je stanovena speciální povinnost k dopravnímu značení při průjezdu křižovatkou, a to k dopravní značce „Stůj, dej přednost v jízdě“, na jejíž příkaz je řidič povinen zastavit vozidlo na místě, odkud má náležitý rozhled do křižovatky a v kontextu s § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícími po hlavní pozemní komunikaci. Zvláštní povaha této povinnosti je vyjádřena tím, že se jedná o dodržování konkrétního dopravního značení při průjezdu křižovatkou. Vzhledem k uvedenému je zřejmé, že pachatel se dopustí pouze jednoho přestupku, jestliže svým jednáním poruší povinnost mu stanovenou v § 22 odst. 4 zákona o silničním provozu, a tím naplní skutkovou podstatu přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Není tedy již podstatné, zda obecná povinnost vyjádřená v § 4 písm. c) zákona o silničním provozu a odkaz na toto ustanovení je v rozhodnutí správních orgánů výslovně uveden nebo ne.“
36. S ohledem na citované závěry soud uvádí, že pokud bylo žalobci vytýkáno porušení dopravní značky V 9a (§ 4 písm. c) zákona) s tím, že se dopustil v jednočinném souběhu také protiprávního jednání v podobě jízdy po tramvajovém pásu (§ 13 odst. 2 zákona) a jízdy kolem nástupního ostrůvku vlevo (§ 13 odst. 1 zákona), jednalo se o situaci zdánlivého souběhu, přičemž nebylo podstatné, zda byl správními orgány výslovně uveden odkaz na porušení § 4 písm. c) zákona o silničním provozu, či nikoli.
37. K námitce nenaplnění znaků všech přestupků soud uvádí následující.
38. Porušení zákazu jízdy na tramvajovém pásu podle § 13 odst. 2 zákona o silničním provozu je nesporné, v žalobě již žalobce ani nenamítá překážku v podobě pomalu jedoucího vozidla,

ostatně případná překážka by musela být „překážející“ po celou dobu jízdy žalobce v daném úseku, během kterého měl žalobce několik možností se vrátit na jízdní pruh pro motorová vozidla.

39. K nerespektování značení V 9a a neodbočení vlevo druhého přestupku soud uvádí, že dopravní značka V 9a, jejíž porušení je žalobci vytýkáno, najetí na pás přímo nezakazuje, ale naopak jej umožňuje z důvodu odbočení vlevo. Zmíněná značka tak nemá přímo souvislost s jízdou po tramvajovém páse. Porušení této značky je možné spatřovat v tom, že žalobce neodbočil vlevo, jak bylo značkou předpokládáno, nýbrž po najetí na tramvajový pás pokračoval v jízdě po něm až do další zastávky tramvaje bez ohledu na dopravní značky C 4a „*Příkazaný směr objíždění vpravo*“ u druhého nástupního ostrůvku a značením Z 4e „*Směrovací deska se šipkou doprava*“ u prvního i druhého ostrůvku, čímž porušil § 4 písm. c) zákona o silničním provozu. Ohledně tohoto přestupku však žaloba namítá výlučně nevypořádání se s odvolací námitkou. Žalovaný se s odvolací námitkou ve vztahu k dopravní značce C 4a a Z 4e vypořádal na str. 5, 1. odstavec napadeného rozhodnutí, námitka nepřezkoumatelnosti tak není důvodná.
40. Dle soudu je ve věci rozhodné, že žalobce se svévolně a bezdůvodně dopustil jízdy po tramvajovém páse, na který dojel bez jakéhokoli patřičného vysvětlení a v jízdě pokračoval až do další zastávky, kde byl zastaven policejní hlídkou. Soud považuje jednání žalobce za čistě účelové s úmyslem jízdy po tramvajovém páse, kdy žalobce ke svému jednání byl toliko schopen sdělit, že přeci může po tramvajovém páse jezdit, když má „pojištění na pokuty“ a nevlastní řízené vozidlo. V odvolání žalobce argumentoval dále tím, že údajně chtěl předjet pomalu jedoucí vozidlo, což nicméně nebylo záznamem prokázáno. Žalobce tedy nechtěl odbočit vlevo, ale chtěl si pouze urychlit jízdu ve stávajícím směru jízdou po tramvajovém páse.
41. Žalobce namítá faktickou konzumpci přestupků o porušení zákazu za jízdu po tramvajových kolejích, které kolem nástupního ostrůvku vedou vždy vlevo, a jízdy kolem nástupního ostrůvku vlevo.
42. Žalovaný vyhodnotil, že takto nelze v případě žalobce postupovat, neboť: „*v případě § 13 odst. 1 a odst. 2 zákona o silničním provozu se jedná vždy o porušení různých povinností, kdy nikdy není jedna povinnost součástí druhé a nemůže tak docházet k faktické konzumpci přestupků, resp., jedno jednání není „prostředkem nebo vedlejším, bezvýznamným produktem“ jiného jednání (už z hlediska charakteru jednotlivých deliktů). Laicky řečeno, neoprávněná jízda po tramvajovém páse automaticky neznamená jízdu vlevo podél nástupního ostrůvku, neboť nástupní ostrůvky se nenachází podél celého tramvajového pásu, což lze rovněž seznat z pořízeného videozáznamu. Jinými slovy, odvolatel vjel na tramvajový pás, načež jel vlevo od nástupního ostrůvku. Na tramvajový pás však vjel již na úrovni křižovatky, kde se nástupní ostrůvek ještě nenacházel. Pakliže by teoreticky zastavil před nástupním ostrůvkem a dál nepokračoval v jízdě, nemohlo by mu být vyčítáno porušení, že jel vlevo od nástupního ostrůvku, nýbrž toliko, že jel neoprávněně po tramvajovém páse.*“
43. Zákon o silničním provozu obsahuje dvě různé skutkové podstaty v § 13 odst. 1 a § 13 odst. 2 zákona o silničním provozu, kde jsou obě situace (jízda po kolejích a jízda podél ostrůvku) výslovně odlišeny, čímž chtěl tedy zákonodárce zjevně postihnout obě jednání zvlášť. Zároveň je však dle soudu zřejmé, že obě skutkové podstaty se váží shodně k situaci jízdy ve zvláštních případech, kdy cílem je, aby nedocházelo k omezování jízdy tramvaje. V případě nástupního ostrůvku se však jedná i o ochranu cestujících MHD, neboť obvykle na nástupní

ostrůvek navazuje přechod pro chodce aniž by vždy pokračoval po celé vozovce, tedy i přes tramvajový pás (srovnej § 15 zákona o silničním provozu, dle kterého *za vozidlem hromadné dopravy osob, které zastavilo v obci v zastávce bez nástupního ostrůvku nebo bez nástupiště na zvýšeném tramvajovém pásu, musí řidič jiného vozidla zastavit vozidlo; je-li v zastávce více vozidel hromadné dopravy osob, musí zastavit za druhým z nich. V jízdě smí pokračovat teprve tehdy, neohrozí-li již cestující, kteří nastupují nebo vystupují. To neplatí, zastaví-li autobus nebo trolejbus u okraje vozovky*). Vzhledem k širšímu rozsahu chráněného zájmu zákazu jízdy vlevo od nástupního ostrůvku soud neshledává aplikovatelnou zásadu faktické konzumpce se zákazem jízdy na tramvajovém pásu v posuzované věci - souvislé jízdy žalobce po delším úseku tramvajového pásu, jakkoli jízda na tramvajovém pásu je v prostoru nástupního ostrůvku předpokladatelná z důvodu umístění ostrůvku na vozovce a vedle umístěného tramvajového pásu, jako v posuzovaném případě. Faktická konzumpce není vyloučena v případě jízdy vlevo kolem nástupního ostrůvku po tramvajovém pásu pouze kolem nástupního ostrůvku, což nebyl případ souvislé jízdy žalobce po tramvajovém pásu.

44. Žalobce dle kamerového záznamu policie najel na tramvajový pás poté, co na místo naznačeného odbočení vlevo pokračoval vlevo od prvního nástupního ostrůvku namísto toho, aby se zařadil zpět do jízdního pruhu, pokud nakonec doleva neodbočil. Poté pokračoval v jízdě po tramvajovém páse, a to až do další zastávky tramvaje, tj. až k dalšímu nástupnímu ostrůvku, který opět objel z levé strany tím, že pokračoval v jízdě po páse.
45. Soud dále uvádí, že žalovaný v napadeném rozhodnutí doplnil, že žalobce není postihován za jízdu vlevo od prvního nástupního ostrůvku v pořadí, ale až za jízdu vlevo od druhého ostrůvku. Dle soudu je přitom z kamerového záznamu dostatečně seznatelné, že žalobce jel vlevo již od prvního ostrůvku, k jehož objetí zleva rovněž nebyl důvod.
46. Žalobce také namítl, že pouze u druhého nástupního ostrůvku byla umístěna značka přikázaný směr objíždění vpravo. K tomu žalovaný uvedl, že: *„Odvolatel navíc namítá, že nástupní ostrůvek nebyl označen dopravní značkou č. C 4a „Přikázaný směr objíždění vpravo“. Této námitce však nelze přisvědčit. Po zhlédnutí videozáznamu lze vypožorovat, že nástupní ostrůvek před domem č. p. 90 byl označen dopravní značkou č. C 4a „Přikázaný směr objíždění vpravo“, jakož i dopravním zařízením č. Z 4e „Směrovací deska se šipkou doprava“. Odvolatel měl zřejmě na mysli v pořadí první nástupní ostrůvek, který byl dle videozáznamu označen pouze dopravním zařízením č. Z 4e „Směrovací deska se šipkou doprava“. Jízda vlevo podél tohoto v pořadí prvního nástupního ostrůvku mu však vyčítána není. Tuto skutečnost lze seznat komparací čísel popisných ulic jak z napadeného rozhodnutí, tak z podkladů policie. Nicméně předmětná směrovací deska se šipkou podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška“), usměrňuje provoz ve směru šipky, tj. doprava. Směr jízdy tak byl zřetelně určen příslušným dopravním zařízením i u prvního v pořadí nástupního ostrůvku, resp. tímto dopravním zařízením byl zřetelně vyznačen onen nástupní ostrůvek. Tato námitka odvolatele je tak zcela irelevantní.“*
47. Jakkoli je pravdou, že dopravní značka C 4a „Přikázaný směr objíždění vpravo“ se u prvního nástupního ostrůvku nenacházela, byl i způsob objíždění tohoto ostrůvku dostatečně označen jiným způsobem, kdy navíc povinnost objetí ostrůvku vpravo platí obecně, pakliže zde není dán výjimečný důvod pro opak. Soud se v tomto ohledu ztotožňuje s žalovaným v tom, že i u prvního nástupního ostrůvku byla povinnost jej objet zprava výslovně označena příslušnými dopravními značkami, a to konkrétně dopravním zařízením č. Z 4e „Směrovací deska se šipkou doprava“. Nicméně žalovaný konstatoval, že žalobci byla vytýkána jízda vlevo pouze ve vztahu k druhému ostrůvku v pořadí. V případě obou nástupních ostrůvků byla

povinnost objet je zprava označena příslušnými dopravními značkami, přičemž žalobce neuvedl žádný důvod pro objetí ostrůvku zleva ani pro jízdu po tramvajovém páse.

48. Soud na základě výše uvedeného žalobu podle § 78 odst. 7 s. ř. s. jako nedůvodnou zamítl.
49. Výrok o nákladech řízení je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce ve věci úspěšný nebyl, náhrada nákladů řízení mu proto nenáleží. Žalovanému náklady řízení nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud. Pokud svým významem kasační stížnost podstatně nepřesahuje vlastní zájmy stěžovatele, odmítne ji Nejvyšší správní soud pro nepřijatelnost (§ 104a odst. 1 s. ř. s.).

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

V Praze dne 23. 7. 2024

Mgr. Kamil Tojner, v. r.

soudce