



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Radovana Havelce a soudců JUDr. Jaroslava Vlašína a JUDr. Tomáše Rychlého v právní věci žalobce **T. P.**, zastoupeného JUDr. Ing. Ondřejem Horázným, advokátem se sídlem Praha 3, Ondříčkova 1304/9, proti žalovanému **Krajskému úřadu Středočeského kraje**, se sídlem Praha 5, Zborovská 81/11, v řízení o kasační stížnosti žalovaného proti rozsudku Krajského soudu v Praze ze dne 22. 2. 2024, č. j. 44 A 10/2023 - 38,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **se zamítá.**
- II. Žalovaný je **povinen** zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti v celkové výši 4 114 Kč k rukám jeho zástupce, advokáta JUDr. Ing. Ondřeje Horázného, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

[1] Městský úřad Dobříš, odbor správních agend (dále jen „prvostupňový správní orgán“), rozhodnutím ze dne 22. 7. 2022, č. j. MDOB 74501/2022/Vlč, uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku z nedbalosti podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“). Toho se dopustil tím, že dne 19. 1. 2022 v 6:35 hod řídil motorové vozidlo značky BMW 335D, RZ: X, po pozemní komunikaci č. 114 od obce Stará Huť do obce Dobříš, přičemž na křižovatce s ulicí Pražská nedal přednost v jízdě motorovému vozidlu značky BMW 330, RZ: X; toto vozidlo, řízené O. D. (dále jen „řidič vozidla BMW 330“), najelo na hlavní silnici ulice Pražská (směr jízdy Praha) z vedlejší pozemní komunikace ulice Za Pivovarem. Tímto jednáním žalobce porušil § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu a za uvedený přestupek mu byla uložena pokuta

ve výši 2 500 Kč podle § 125c odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu a dále povinnost uhradit náklady správního řízení e výši 1000 Kč. Žalovaný rozhodnutím ze dne 21. 6. 2023, č. j. 119103/2022/KUSK k odvolání žalobce částečně rozhodnutí prvostupňového správního orgánu změnil, ovšem pouze co do nápravy formální chyby v názvu ulice; ve zbytku napadené rozhodnutí dle § 90 odst. 5 správního řádu potvrdil.

[2] Žalobce se proti rozhodnutí žalovaného bránil žalobou, na jejímž základě Krajský soud v Praze toto rozhodnutí zrušil pro nezákonnost a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

[3] Krajský soud nejprve konstatoval, že napadené rozhodnutí neshledává nepřezkoumatelným. Byly z něj totiž jasně patrné úvahy žalovaného i důvody, proč se s argumenty žalobce neztotožnil. Samotná přezkoumatelnost vyplývá rovněž z faktu, že žalobce s právním názorem žalovaného věcně polemizoval.

[4] Dále krajský soud uvedl, že samotný skutkový děj je mezi stranami nesporný. Rozpor mezi stranami existoval výlučně v právním posouzení, kdo měl povinnost dát přednost v jízdě: zda to byl žalobce, který ke křížení s hlavní pozemní komunikací přijížděl po vedlejší silnici č. 114 a odbočoval vpravo (dle § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu), nebo řidič vozidla BMW 330, který k hlavní silnici rovněž přijížděl po vedlejší (protilehlé) komunikaci, ale nadto odbočoval vlevo (dle § 21 odst. 5 téhož zákona).

[5] Krajský soud v napadeném rozsudku předně dospěl k závěru, že křížení pozemních komunikací v daném místě tvoří jedinou křižovatku, nikoliv dvě. Jedná se o tzv. usměrněnou křižovatku (technické provedení za použití odkloněného jízdního pruhu oddělného ostrůvkem), jejíž účel spočívá toliko v zajištění plynulosti provozu a z hlediska posouzení přednosti v jízdě nemá žádný význam. Krajský soud dále vysvětlil, že pokud by se zde ostrůvek nenacházel (a nedošlo by tak k odklonu jízdního pruhu silnice č. 114 pro odbočování vpravo od středu křižovatky – pozn. NSS), bylo by nepochybné, že vozidlo žalobce (odbočující vpravo) a vozidlo BMW 330 (odbočující vlevo) jsou vozidly protijedoucími.

[6] Pokud jde o samotnou otázku přednosti v jízdě v dané křižovatce, krajský soud nepřisvědčil závěru správních orgánů, že žalobce měl povinnost dát přednost v jízdě vozidlu BMW 330 proto, že se toto vozidlo po njetí z vedlejší pozemní komunikace již pohybovalo po hlavní pozemní komunikaci. Krajský soud zdůraznil, že řidič uvedeného vozidla v rozhodnou chvíli stále prováděl úkon odbočování vlevo v prostoru křižovatky, do níž vjel z vedlejší pozemní komunikace. S poukazem na rozsudek Nejvyššího soudu Slovenské socialistické republiky ze dne 22. 11. 1984, sp. zn. 8 Tz 57/84 (který se zabýval obdobnou situací na půdorysu věcně shodné právní úpravy) krajský soud dovedl, že pro určení přednosti v jízdě je rozhodující, po jaké pozemní komunikaci (vedlejší či hlavní) vozidlo do křižovatky vjíždí, nikoli po jaké z ní vyjíždí. Takto založené právo přednosti v jízdě pak platí v prostoru celé křižovatky.

[7] Opačný výklad zastávaný žalovaným, podle něhož se z vozidla přijíždějícího po vedlejší pozemní komunikaci může v prostoru křižovatky stát vozidlo na hlavní pozemní komunikaci, označil krajský soud za nepřipustný. Takový přístup by mohl vést k chaotickým a až nebezpečným situacím motivujícím řidiče k „závodu“ o získání přednosti v jízdě. Zákon o silničním provozu naopak v § 22 odst. 3 jasně stanoví, že vjetí do křižovatky nezabavuje řidiče odbočujícího vlevo povinnosti dát přednost v jízdě protijedoucím vozidlům dle § 21 odst. 5 téhož zákona, a to až do okamžiku úplného

pokračování

opuštění křižovatky.

[8] Aplikací uvedených východisek na nesporný skutkový stav věci krajský soud uzavřel, že vozidlo BMW 330 nebylo vozidlem přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci. Jeho řidič křižovatku dosud neopustil a byl proto povinen dát dle § 21 odst. 5 zákona o silničním provozu přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu žalobce. Na tomto posouzení nemohla nic změnit ani skutečnost, že se žalobce řídil dopravní značkou P 6 „*Stůj, dej přednost v jízdě!*“ (dále také „dopravní značka P 6“), protože „*konkrétní povinnost dát přednost v jízdě pro žalobce měla vyplývat z § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu, který se ale na vztah mezi těmito dvěma vozidly žalobce a BMW 330 neuplatňuje, neboť řidič vozidla BMW 330 nepřijížděl do křižovatky z hlavní pozemní komunikace*“. Žalobce se tak podle názoru krajského soudu nedopustil přestupku, který mu byl kladen za vinu.

[9] Nad rámec nutného odůvodnění krajský soud podotkl, že žalobce si v dané situaci nepočínal s takovou mírou obezřetnosti, jakou zákon vyžaduje. Ačkoliv neporušil konkrétní povinnost podle § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu, nerespektoval dostatečně obecnou prevenční povinnost chovat se ohleduplně a předvídat chování ostatních účastníků provozu ve smyslu § 4 písm. a) téhož zákona, vjel-li do křižovatky za situace, kdy mu druhý řidič zjevně nehodlal dát přednost v jízdě. Ke vzniku dopravní nehody tak podle krajského soudu přispěl i sám žalobce svým vlastním dílem.

[10] Žalovaný (dále jen „stěžovatel“) napadl rozsudek krajského soudu kasační stížností z důvodů, které podřadil pod § 103 odst. 1 písm. a), d) soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“).

[11] Stěžovatel nejprve uvádí, že kasační stížnost by měla být ve smyslu § 104a s. ř. s. posouzena jako přijatelná. Napadený rozsudek totiž považuje z hlediska výkladu práva za *překvapivý*. Přijatelnost kasační stížnosti stěžovatel konkrétně spatřuje v nutnosti zodpovězení otázky, zda má obecná úprava pravidel silničního provozu přednost před konkrétní místní úpravou dopravního značení (k čemuž měl krajský soud překvapivě dospět). Dále by se dle jeho názoru měl kasační soud vyjádřit k tomu, zda řidič, jenž odbočuje vpravo v příkázaném směru jízdy a užívá k tomu vyhrazený odbočovací (nikoli průběžný) jízdní pruh, je povinen na základě svislé dopravní značky P 6 dát přednost v jízdě vozidlům, jež se z jeho pohledu jeví jako protijedoucí a odbočující vlevo.

[12] Krajský soud dle názoru stěžovatele své posouzení nesprávně založil na nadřazenosti vodorovného dopravního značení nad svislým, čímž nerespektoval § 76 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu. Krajský soud se rovněž vůbec nezabýval jeho argumentací spočívající v přednosti úpravy založené dopravním značením před obecnými zásadami silničního provozu.

[13] S ohledem na konkrétní místní úpravu dopravního značení se dle stěžovatele dotčená vozidla v žádném okamžiku nestala vozidly protijedoucími, neboť se nepohybovala v protisměrných jízdních pruzích. Právnímu režimu protijedoucích vozidel mohla podléhat nanejvýš do chvíle, než žalobce odbočil do svého odbočovacího jízdního pruhu s příslušným místním dopravním značením. Opačný závěr krajského soudu proto stěžovatel považuje za nesprávné posouzení právní otázky, které mělo za následek nezákonnost napadeného rozsudku.

[14] Další porušení ustanovení § 76 zákona o silničním provozu spatřuje stěžovatel v tom,

že krajský soud chybně žalobce označil za řidiče jedoucího v průběžném jízdním pruhu, a na tomto mylném předpokladu vystavěl své právní závěry. Ve skutečnosti se totiž žalobce nacházel v odbočovacím pruhu vpravo, zatímco jediným vozidlem, které se pohybovalo v průběžném jízdním pruhu, bylo právě vozidlo BMW 330.

[15] Krajský soud podle názoru stěžovatele též bezdůvodně rozšířil význam svislé dopravní značky P 6 „*Stůj, dej přednost v jízdě!*“ o dodatek „*všem vozidlům přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci*“.

[16] Stěžovatel dále krajskému soudu vytýká, že ve svých úvahách nijak nezohlednil tzv. *princip omezené důvěry v dopravě*, jemuž podléhali oba zúčastnění řidiči. Tím, že krajský soud nepojal do odůvodnění napadeného rozsudku žádné úvahy o aplikaci tohoto principu, jde o rozsudek nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů.

[17] Ve zbývajících částech kasační stížnosti napadá stěžovatel související výrok o nákladech řízení. Poukazuje na to, že soudní přezkum nepředstavuje pokračování správního řízení, a proto má dle ustálené judikatury právo na paušální náhradu nákladů za úkony vyvolané podáním žaloby. Zdůrazňuje přitom, že § 60 odst. 2 s. ř. s. vylučuje přiznání náhrady správnímu orgánu pouze v taxativně vymezených věcech, o něž v posuzovaném případě nejde, protože odepření tohoto nároku zakládá ústavně nepřijatelnou nerovnost účastníků soudního řízení.

[18] Žalobce ve svém vyjádření ke kasační stížnosti předně uvádí, že tvrzení stěžovatele ohledně přijatelnosti jeho kasační stížnosti považuje za nesrozumitelná. I další kasační námitky jsou z pohledu žalobce nesprávné či nesrozumitelné, a proto odmítá, že by v posuzované věci mohlo dojít k porušení § 76 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu. Dodává přitom, že stěžovatelova argumentace navíc ani neodpovídá zákonnému textu citovaných ustanovení.

[19] Dále žalobce namítá, že argumentace stěžovatele brojící proti údajnému rozšíření významu svislé dopravní značky P 6 postrádá jakoukoli oporu v platné právní úpravě. V této souvislosti poukazuje na skutečnost (ověřitelnou z portálu Mapy.cz), že zhruba 40 metrů před samotnou křižovatkou je umístěna svislá dopravní značka P 4 „*Dej přednost v jízdě!*“ (dále také „dopravní značka P 4“) doplněná dodatkovou tabulkou E 3b.

[20] Žalobce dále zpochybňuje premisu stěžovatele, podle které se řidič vozidla BMW 330 pohyboval v průběžném jízdním pruhu, a upozorňuje, že hypotéza právní normy obsažené v § 21 odst. 5 zákona o silničním provozu je formulována odlišně, než jak ji stěžovatel prezentuje. Stejně tak odmítá, že by se on sám nacházel v odbočovacím pruhu; dle jeho názoru se jednalo nanejvýše o pruh řadicí. Zdůrazňuje, že pro posouzení, zda se jedná o vozidla protijedoucí, je určující výlučně jejich vzájemné postavení při příjezdu do křižovátky. Žalobci rovněž není zřejmé, jakým způsobem by měl být v dané věci aplikován tzv. *princip omezené důvěry v dopravě*, neboť z téhož principu při svém počínání vycházel i sám žalobce.

[21] Ze všech shora uvedených důvodů žalobce navrhuje, aby Nejvyšší správní soud kasační stížnost odmítl pro nepřijatelnost, *in eventum* ji jako nedůvodnou zamítl. Z hlediska náhrady nákladů řízení navrhuje, aby mu za úkon vyjádření ke kasační stížnosti byla pro jeho náročnost odměna zvýšena na dvojnásobek.

[22] Nejvyšší správní soud se v dané věci zabýval předně přijatelností kasační stížnosti ve smyslu § 104a odst. 1 s. ř. s., tedy otázkou, zda kasační stížnost *svým významem podstatně*

pokračování

přesahuje vlastní zájmy stěžovatele. Jedná se totiž o věc, v níž před krajským soudem rozhodoval specializovaný samosoudce.

[23] Institut nepřijatelnosti a jeho dopady do soudního řízení Nejvyšší správní soud podrobně vyložil v usnesení ze dne 26. 4. 2006, č. j. 1 Azs 13/2006 - 39, publikovaném pod č. 933/2006 Sb. NSS (rozhodnutí tohoto soudu jsou dostupná na www.nssoud.cz), v němž interpretoval neurčitý právní pojem „*přesah vlastních zájmů stěžovatele*“. O přijatelnou kasační stížnost se dle tohoto rozhodnutí může jednat v následujících typových případech: 1) kasační stížnost se dotýká právních otázek, které dosud nebyly vůbec či plně řešeny judikaturou Nejvyššího správního soudu; 2) kasační stížnost se týká právních otázek, které jsou dosavadní judikaturou řešeny rozdílně; 3) kasační stížnost bude přijatelná pro potřebu učinit judikatorní odklon; 4) v napadeném rozhodnutí krajského soudu existuje zásadní pochybení, které mohlo mít dopad do hmotněprávního postavení stěžovatele. O zásadní pochybení ve smyslu uvedeném pod bodem 4) půjde především tehdy, pokud krajský soud: a) nerespektoval ustálenou a jasnou judikaturu a nelze navíc vyloučit, že k tomuto nerespektování nebude docházet i v budoucnu; b) v jednotlivém případě hrubě pochybil při výkladu hmotného či procesního práva. Tato kritéria přijatelnosti kasační stížnosti jsou použitelná i po novele § 104a odst. 1 s. ř. s., která s účinností od 1. 4. 2021 rozšířila okruh případů, při jejichž přezkumu zdejší soud posuzuje přijatelnost kasační stížnosti (viz usnesení tohoto soudu ze dne 16. 6. 2021, č. j. 9 As 83/2021 - 28).

[24] Úvodem je nutné uvést, že kasační stížnost působí nekonzistentně a v ní užitá argumentace je obtížně srozumitelná a lze ji jen obtížně uchopit; to platí i pro stěžovatelem formulované důvody její přijatelnosti. Stěžovatel pomíjí komplexní výklad problematiky podaný krajským soudem (podrobně shrnutý výše) a soustřeďuje se pouze na některé dílčí závěry krajského soudu, které nadto zčásti dezinterpretuje a vnáší do věci nové argumenty. Současně nelze přehlédnout, že fakticky požaduje, aby se kasační soud vyjádřil ke správnosti posouzení konkrétní dopravní situace (což již komplexně provedl krajský soud) namísto vyslovení obecných závěrů ve smyslu výkladu práva, které by vykazovaly precedenční potenciál. *Stricto sensu* by tak kasační stížnost mohla být odmítnuta pro nepřijatelnost; Nejvyšší správní soud se nicméně i přesto - s ohledem na složitost věci - rozhodl přijmout kasační stížnost k meritornímu projednání.

[25] Za této situace Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek krajského soudu v rozsahu kasační stížnosti a z důvodů v ní uvedených (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.). Ve věci rozhodl bez nařízení jednání za podmínek vyplývajících z § 109 odst. 2 s. ř. s.

[26] Kasační stížnost není důvodná.

[27] Argumentaci stěžovatele lze systematicky rozčlenit do čtyř okruhů námitek: 1) nezákonnost spočívající v nesprávném posouzení hierarchie pravidel silničního provozu ve smyslu § 76 zákona o silničním provozu; 2) nesprávné skutkové a právní posouzení vzájemného postavení vozidel v křižovatce (plynoucí z chybné klasifikace jízdních pruhů) a jejich chápání jako protijedoucích vozidel; 3) překvapivý a nepřipustně zužující výklad svislé dopravní značky P 6; a 4) nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku pro absenci úvah o principu omezené důvěry v dopravě.

[28] Z logiky věci je nutné vypořádat nejprve námitku nepřezkoumatelnosti napadeného rozsudku [§ 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s.], neboť v případě její důvodnosti by již bylo z povahy věci vyloučeno vyjádřit se k důvodnosti dalších námitek a napadený rozsudek by musel být zrušen. Stěžovatel spojuje nepřezkoumatelnost rozsudku s tím, že krajský soud zcela

opomenul vyhodnotit řešenou dopravní situaci, respektive počínání žalobce v ní, též optikou principu omezené důvěry v dopravě.

[29] Nejvyšší správní soud předně nepřehlédl, že stěžovatel uplatňuje tuto argumentaci poprvé až v řízení o kasační stížnosti. Z tohoto důvodu bylo nutné nejprve posoudit, zda nejde o námitku nepřipustnou ve smyslu § 104 odst. 4 s. ř. s. Vzhledem k tomu, že řízení před krajským soudem je ovládáno dispoziční zásadou, je to žalobce, kdo formulací žalobních námitek vymezuje rozsah soudního přezkumu; zákaz uplatňování novot (mohly-li být uplatněny již v řízení před krajským soudem) podle citovaného ustanovení dopadá proto výlučně na stěžovatele, jenž byl v předcházejícím řízení v procesním postavení žalobce. Žalovaný správní orgán, který podává kasační stížnost, naopak může argumentovat jakýmkoli právními důvody na obranu svého rozhodnutí, a to bez zřetele na to, jakou procesní obranu uplatnil ve vyjádření k žalobě, či zda se k žalobě vůbec vyjádřil (viz například rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 7. 2008, č. j. 1 Ans 5/2008 - 104, nebo ze dne 22. 3. 2017, č. j. 6 As 231/2016 - 40). Předmětná námitka je proto z procesního hlediska přípustná.

[30] Ačkoliv je tato námitka přípustná, není důvodná. Stěžovatelem namítaná nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů může být dle ustálené judikatury vyvolána i tím, že se krajský soud nevypořádá se všemi žalobními námitkami (viz například rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Ads 58/2003 - 75, nebo ze dne 8. 4. 2004, č. j. 4 Azs 27/2004 - 74). Pokud tedy otázku (ne)dodržení uvedeného principu žalobce v řízení před krajským soudem neuplatnil, pak může být jen stěží za důvod nepřezkoumatelnosti rozsudku považován fakt, že se k ní krajský soud nevyjádřil *sua sponte*. Posouzení, zda žalobce postupoval při řízení motorového vozidla v souladu s principem omezené důvěry v dopravě, přitom nebylo nutné provést ani jako předpoklad pro vypořádání jiné, v žalobě uplatněné námitky. Konečně, bez významu rozhodně není ani fakt, že se sám stěžovatel předmětnou otázkou ve svém rozhodnutí explicitně nezabýval; krajskému soudu pak nelogicky vytyká, že postupoval-li (vázán na rozdíl od stěžovatele rozsahem žalobních námitek) stejně, je jeho rozsudek nepřezkoumatelný. Jelikož se krajský soud vyjádřil ke všem žalobním námitkám a srozumitelně a logicky formuloval své závěry, lze konstatovat, že jím vydaný rozsudek nepřezkoumatelný není.

[31] Pokud jde o samotné meritorní posouzení věci, Nejvyšší správní soud na úvod předesílá, že mezi účastníky není sporu o tom, že posuzované křížení pozemních komunikací tvoří jedinou křižovatku; tento závěr zastává ostatně i krajský soud (k tomu viz zejména odst. 22 odůvodnění napadeného rozsudku). Tento dílčí závěr je pro další úvahy významný.

[32] V rámci prvního okruhu námitek stěžovatel krajskému soudu vytyká, že nesprávně upřednostnil obecnou úpravu pravidel silničního provozu před úpravou místní, reprezentovanou svislou dopravní značkou P 6. Nic takového nicméně krajský soud neučinil, neboť situaci posuzoval nejen z pohledu obecných pravidel odbočování a průjezdu křižovatkou plynoucích z § 21 a § 22 zákona o silničním provozu, ale reflektoval i existenci stěžovatelem zmiňované dopravní značky umístěné na hranici křižovatky v místě, odkud do ní žalobce vjížděl. Stěžovatel s umístěním dopravní značky P 6 (zřejmě) spojuje absolutní povinnost žalobce dát přednost v jízdě všem ostatním vozidlům v křižovatce, tedy i řidiči vozidla BMW 330. Nejvyšší správní soud se s tímto názorem, zcela ve shodě s krajským soudem, neztotožňuje, neboť předkládaný výklad neodpovídá dikci zákona a vede v kontextu jediné křižovatky k absurdním důsledkům. Dopravní značky upravující

pokračování

přednost (P 6, respektive P 4) neukládají řidiči povinnost dát přednost v jízdě paušálně *všem* vozidlům nacházejícím se v prostoru křižovatky, nýbrž jen *vozidlům přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci*, což plyne z jednoznačné dikce § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu. Pokud by platila stěžovatelem dovozovaná absolutní povinnost dání přednosti, vedlo by to k neřešitelným patovým situacím; setkala-li by se totiž v křižovatce dvě vozidla přijíždějící z protilehlých vedlejších komunikací (obě vázána příkazem svislé dopravní značky), musela by si logicky dávat přednost navzájem a křižovatkou by nemohlo projet ani jedno z nich. Lze rovněž poukázat na paradox, že při důsledné aplikaci stěžovatelovy logiky by stejné povinnosti podléhal i řidič vozidla BMW 330, jenž do křižovatky rovněž vjížděl z vedlejší pozemní komunikace opatřené dopravní značkou P 4, a musel by tak dát přednost žalobci. Příkaz plynoucí z obou dopravních značek je totiž stejný – dát přednost v jízdě; značka P 6 pouze řidiči, v rámci plnění uvedené povinnosti, ukládá navíc zastavit vozidlo tak, aby měl náležitý rozhled do křižovatky.

[33] Dovožoval-li snad stěžovatel závěr krajského soudu o nadřazení obecných pravidel silničního provozu plynoucích z § 21 a § 22 zákona o silničním provozu nad konkrétní místní úpravu provozu dopravní značkou z argumentace uvedené v odst. 32 odůvodnění napadeného rozsudku, jde o nepochopení této argumentace. Krajský soud (zcela správně) uvedl, že žalobce byl povinen při průjezdu křižovatkou postupovat dle citovaných ustanovení zákona; dopravní značka P 6, umístěná ve směru jeho jízdy před křižovatkou, pouze (i) oznamovala, že přijíždí do křižovatky z vedlejší pozemní komunikace, tedy (ii) musí dát (v souladu s pravidly plynoucími z citovaných ustanovení zákona) přednost vozidlům na hlavní pozemní komunikaci, a to navíc (iii) po předchozím zastavení svého vozidla tak, aby měl do křižovatky náležitý rozhled. Konsekventně pak dovedl, že povinnosti uvedené ad (i) a (ii) na žalobce dopadaly pouze ve vztahu k vozidlům projíždějícím křižovatkou po hlavní pozemní komunikaci, což ovšem nebyl případ řidiče vozidla BMW 330, který dosud pokračoval v odbočování na hlavní pozemní komunikaci a nebyl tedy v postavení vozidla přijíždějícího do křižovatky po hlavní pozemní komunikaci (tento závěr krajský soud podrobně vysvětlil).

[34] Podstatou druhé kasační námitky je přesvědčení stěžovatele, že krajský soud ignoroval fakt, že se řidič vozidla BMW 330 nacházel (již) v průběžném pruhu, tj. na hlavní pozemní komunikaci, zatímco žalobce se nacházel ve vyhrazeném odbočovacím pruhu vpravo. Z toho důvodu se dotčená vozidla podle stěžovatele nemohla stát vozidly protijedoucími, neboť nejela v protisměrných průběžných pruzích. Stěžovatel však ve své argumentaci sám popisuje, že v době před najetím do usměrněného pruhu určeného k odbočení doprava žalobce užíval pruh průběžný; v tomto okamžiku bylo tedy jeho vozidlo ve vztahu k vozidlu BMW 330 protijedoucím. Logicky by se proto jednalo o protijedoucí vozidla v případě, pokud by žalobce v předmětné křižovatce odbočoval doleva či pokračoval rovně, a řidič vozidla BMW 330 by mu tak byl povinen dát v poslední uvedené situaci přednost v jízdě (v případě, že by žalobce odbočoval doleva, obě vozidla by se v křižovatce vyhnula za podmínek vyplývajících z § 21 odst. 3 *in fine* zákona o silničním provozu). V rámci jedné křižovatky však nemůže platit, že z hlediska přednosti v jízdě nastupuje zcela odlišný režim u dopravního pruhu pouze z toho důvodu, že se z průběžného pruhu vyčlenil. Argumentace stěžovatele by mohla mít relevanci v případě, kdy by současně tvrdil, že křížení hlavní pozemní komunikace a usměrněného pruhu určeného k odbočení doprava tvoří samostatnou křižovatkou; tím by ovšem zcela popřel svůj předchozí postoj, který vyjádřil jak ve svém rozhodnutí, tak i v řízení před krajským soudem (fakt, že se jedná o jedinou křižovátku, dosud nezpochybnil žádný

z účastníků, ani krajský soud, který nadto v odst. 22 odůvodnění svůj postoj řádně vysvětlil).

[35] Opírá-li snad stěžovatel svou kasační námitku *implicite* i o úvahy, které mohou potenciálně právně obstát pouze za předpokladu existence určitého skutkového stavu, jenž však v předcházejícím řízení nebyl tvrzen (existence dvou samostatných křižovatek), ba naopak je v rozporu se skutkovým stavem, z něhož samy správní orgány vycházely (existence jediné křižovatky), je úspěšnost takové argumentace vyloučena *per se*, neboť by tím stěžovatel popíral jednu z premis, na nichž stojí odůvodnění jeho rozhodnutí.

[36] V dané souvislosti považuje Nejvyšší správní soud za nutné zdůraznit, že stěžovatel nebrojí proti závěrům krajského soudu vysloveným v odst. 24 až 30 odůvodnění jeho rozsudku, a sice že „*pro posouzení, zda je řidič uživatelem hlavní nebo vedlejší silnice, není rozhodující, jakou silnicí křižovatku opouští, ale po jaké silnici do křižovatky vjíždí. Řidič přijíždějící do křižovatky po vedlejší silnici a pokračující za křižovatkou v jízdě po hlavní silnici, se uživatelem hlavní silnice nestává v křižovatce, ale až za křižovatkou*“ (odst. 25 odůvodnění). Tento závěr krajského soudu je přitom pro posouzení celé věci klíčový; právě na něm jsou vystavěny další úvahy krajského soudu (z nichž některé stěžovatel zpochybňuje). Stěžovatel se v této souvislosti omezuje pouze na lakonické konstatování, že krajský soud tento závěr opřel o „*trestní rozsudek soudu jiného státu*“, aniž by však toto konstatování našlo konkrétní vyústění ve smyslu postavení konkrétní protiargumentace. Pouze zcela na okraj lze poznamenat, že v osvojení si právního názoru vysloveného v trestním rozsudku Nejvyššího soudu Slovenské socialistické republiky krajskému soudu nic nebránilo, neboť (i) nešlo o rozsudek jiného státu (jde o rozsudek jednoho z vysokých soudů bývalé Československé socialistické republiky, jejímž právním nástupcem je i Česká republika) a (ii) je v něm podáván (v rámci jurisdikce uvedeného soudu) výklad tehdy platné právní úpravy, která se v podstatných částech shoduje s nyní aplikovanou úpravou recentní.

[37] Podle třetí kasační námitky krajský soud nepřipustně rozšířil význam svislé dopravní značky P 6 (viz odst. [15] výše). Tak tomu ovšem není. Krajský soud zcela korektně interpretoval obsahový příkaz dané dopravní značky v souladu se zákonem o silničním provozu, který v § 22 odst. 1 výslovně normuje, že *řidič přijíždějící na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě!“ musí dát přednost v jízdě vozidlům [...] přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci*. Stěžovatel při formulaci svého argumentu zřejmě vycházel z popisu předmětné dopravní značky dle přílohy č. 2 vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Uvedený podzákoný právní předpis však toliko obecně definuje název, význam a užití dané dopravní značky. Vlastní pravidla, na jejichž základě lze pro danou dopravní situaci určit, komu má řidič podléhající této značce povinnost dát přednost v jízdě, jsou zakotvena přímo ve výše citovaném zákoně. Ani tato námitka proto nemůže obstát.

[38] Závěrem stěžovatel brojí proti výroku napadeného rozsudku o náhradě nákladů řízení. Vzhledem k tomu, že tato námitka doprovází kasační námitky směřující proti výroku krajského soudu o zrušení rozhodnutí stěžovatele, nejde o námitku nepřipustnou (viz § 104 odst. 2 s. ř. s. *a contrario*).

[39] Tato námitka je nicméně zcela nedůvodná. Stěžovatel především nereflektuje nejpodstatnější skutečnost, a sice že v řízení před krajským soudem nebyl procesně úspěšný (jeho rozhodnutí bylo soudem zrušeno). Za této situace se rozhodování o nákladech řízení řídí pravidlem zakotveným v § 60 odst. 1 s. ř. s., tedy že procesně neúspěšný účastník hradí

pokračování

náklady řízení účastníku úspěšnému (s možnou výjimkou zakotvenou v § 60 odst. 7 s. ř. s., umožňující v důvodech hodných zvláštního zřetele nepřiznat zcela či zčásti náhradu nákladů řízení procesně úspěšnému účastníkovi; toho se ovšem stěžovatel nedomáhá). Procesně úspěšný byl v nyní projednávané věci žalobce (jeho žalobě bylo zcela vyhověno) a nebyl zde tedy žádný prostor pro úvahy o přiznání náhrady nákladů řízení stěžovateli. Ekvivalent § 143 občanského soudního řádu, podle kterého má právo na náhradu nákladů řízení ve zde uvedeném specifickém případě neúspěšný žalovaný, soudní řád správní nezná a jeho aplikace za pomoci § 64 s. ř. s. je z povahy věci vyloučena.

[40] Dovojuje-li snad stěžovatel z dikce § 60 odst. 2 s. ř. s., který v konkrétně stanovených typech řízení výslovně vylučuje přiznání náhrady nákladů řízení správnímu orgánu *per se*, že ve všech ostatních případech žalovanému správnímu orgánu tento nárok (respektive alespoň jeho část odpovídající administrativním úkonům spojeným s reakcí na podanou žalobu) automaticky náleží, jde o argumentaci zcela lichou. Ustanovení § 60 odst. 2 s. ř. s. představuje speciální pravidlo pro některé typy řízení, ve kterých správnímu orgánu nelze přiznat náhradu nákladů řízení ani v případě, že by byl procesně úspěšný; jde tedy o výjimku z obecného pravidla zakotveného v § 60 odst. 1 s. ř. s. Ve prospěch požadavku stěžovatele, aby mu byly (procesně úspěšným) žalobcem uhrazeny výše zmíněné náklady tak z tohoto ustanovení zákona nelze vyloučit niče.

[41] Pro úplnost lze dodat, že podle konstantní judikatury tohoto soudu sepisování vyjádření k žalobám, obhajoba vlastních rozhodnutí před soudem a s tím spojené shromažďování podkladů apod. představují běžnou úřední činnost správního orgánu. K výkonu této činnosti je správní orgán personálně i materiálně vybaven a je financován z veřejných rozpočtů. Náklady spojené s touto agendou tudíž nelze považovat za náklady účelně (důvodně) vynaložené nad rámec jeho běžné činnosti a nelze proto jejich náhradu uložit protistraně ve smyslu § 60 odst. 1 s. ř. s. Výjimku z tohoto pravidla představují pouze situace, kdy jsou náklady vynaloženy nad rámec běžné úřední činnosti, typicky ve skutkové či právně mimořádně složitých věcech, v nichž lze například akceptovat nutnost zastoupení správního orgánu advokátem (k tomu viz například usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2015, č. j. 7 Afs 11/2014 - 47, publ. pod č. 3228/2015 Sb. NSS, či nález Ústavního soudu ze dne 9. 10. 2008, sp. zn. I. ÚS 2929/07). O takový případ se však v projednávané věci nejednalo, přičemž současně je třeba mít stále na zřeteli, že stěžovatel byl v žalobním řízení procesně neúspěšný a uvedené úvahy jsou tak z tohoto důvodu uvedeny jen *obiter dictum*.

[42] Z důvodů výše uvedených je zřejmé, že kasační stížnost není důvodná. Nejvyšší správní soud jí proto za podmínek vyplývajících z § 110 odst. 1 *in fine* s. ř. s. rozsudkem zamítl.

[43] O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti rozhodl Nejvyšší správní soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s., ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatel v řízení úspěch neměl, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalobce měl ve věci plný úspěch, má tedy vůči neúspěšnému stěžovateli právo na náhradu nákladů, které v řízení před Nejvyšším správním soudem důvodně vynaložil.

[44] Tyto náklady jsou tvořeny odměnou zástupce žalobce, který v kasačním řízení učinil 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 účinném do 31. 12. 2024]. Za tento úkon zástupci

žalobce náleží odměna ve výši 3 100 Kč [§ 7 bod 3. ve spojení s § 9 odst. 4 písm. d) advokátního tarifu]. Dále má právo na náhradu hotových výdajů v paušální výši 300 Kč (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu). Zástupce žalobce je plátcem DPH, a proto se odměna za zastupování navyšuje o tuto daň a celkově tak činí 4 114 Kč.

[45] Zbývá dodat, že Nejvyšší správní soud nepřistoupil na návrh žalobce, který požadoval dle § 12 odst. 1 advokátního tarifu zvýšení odměny svého zástupce za tento úkon na dvojnásobek. V judikatuře je možnost navýšení odměny z důvodu obtížnosti chápána poměrně restriktivně; omezuje se na případy, kdy okolnosti odůvodňující mimořádné zvýšení mimosmluvní odměny advokáta spočívají v neobvykle zvýšených odborných či profesních nárocích na advokáta při realizaci konkrétního úkonu právní služby a nelze je paušálně odvozovat od obtížnosti věci, v rámci které je právní služba poskytována (viz například rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. 1. 2019, sp. zn. 30 Cdo 4016/2016). Zástupce žalobce odůvodňuje svůj požadavek tím, že si provedení úkonu právní služby (vyjádření ke kasační stížnosti) vyžádalo studium historických právních předpisů. Nejvyšší správní soud se však s tímto hodnocením neztotožňuje a má za to, že provedení „*historický exkurz*“ nelze v projednávané věci považovat za činnost, která by vybočovala ze standardních profesních nároků kladených na advokáta při zastupování ve správním soudnictví.

Poučení : Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 20. dubna 2026

Mgr. Radovan Havelec
předseda senátu