



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl samosoudcem Josefem Strakou ve věci

žalobce: **Ing. V. P.**
bytem X

proti

žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 11, 150 21 Praha 5

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 25. 10. 2024, č. j. 141882/2024/KUSK,

takto:

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

Odůvodnění:

1. V této věci se soud zabývá výkladem ustanovení § 41 odst. 8 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále „zákon o silničním provozu“), upravující povinnost řidičů motorových vozidel vytvořit prostor pro průjezd vozidel s právem přednosti jízdy. Podstatou sporu je otázka, zda tato povinnost směřuje k tomu, zda je řidič povinen vytvořit prostor pro průjezd tak, aby byl tento průjezd byl volný po celou dobu jeho existence, a to i tehdy, když skrz něj aktuálně žádné vozidlo

s právem přednosti jízdy neprojíždí, nebo aby byl průjezd umožněn pouze v situaci, kdy vozidlo s právem přednosti jízdy potřebuje aktuálně projet.

Vymezení věci

2. Žalobce jakožto řidič motorového vozidla byl zastaven hlídkou Policie ČR, neboť projížděl prostorem pro vozidla s právem přednosti jízdy, který se kvůli dopravní situaci vytvořil dne 28. 6. 2024 okolo 13:33 hodin se na 17 km dálnice DX. V tomto žalobcově jednání bylo spatřováno porušení povinností řidiče podle § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu, s čímž se pojí odpovědnost za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona. Věc proto byla předána Městskému úřadu Kralupy nad Vltavou, odboru dopravy (dále „městský úřad“). Ten vůči žalobci zahájil řízení o přestupku, jenž měl spočívat právě v tom, že žalobce pro svou vlastní jízdu užil prostor pro vozidla s právem přednosti jízdy.
3. Žalobce v průběhu přestupkového řízení argumentoval tím, že dopravní policie i městský úřad vykládají úpravu § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu chybně. Měl za to, že smyslem tohoto ustanovení je zajistit, aby prostor pro průjezd vozidel s právem přednosti jízdy byl fakticky možný tehdy, pokud je to aktuálně potřebné, a nikoliv neustále, tedy i v situaci, kdy prostorem pro průjezd žádné vozidlo s právem přednosti jízdy momentálně neprojíždí. Žalobce byl přitom přesvědčen, že v době, kdy on sám projížděl pruhem uvolněným pro vozidla s právem přednosti jízdy, zde aktuálně žádné vozidlo tohoto druhu neprojíždělo, a tím pádem on sám průjezd žádného takového fakticky neomezoval ani mu nezabraňoval.
4. Městský úřad však žalobcově argumentaci nepřisvědčil. Rozhodnutím ze dne 18. 9. 2024, č. j. MUKV 59024/2024 OD (dále „prvostupňové rozhodnutí“) jej uznal vinným, že dne 28. 6. 2024 okolo 13:33 hodin v obci V. na 17 km dálnice DX ve směru jízdy na Ú. řídil motorové vozidlo T., reg. zn. X skrz prostor vozidel s právem přednosti jízdy vytvořený ostatními řidiči pomalu jedoucích vozidel, tedy v rozporu s povinností řidiče dle § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu vjel do prostoru vytvořeném ostatními řidiči pro průjezd vozidel, čímž spáchal přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona. Za tento přestupek mu uložil správní trest pokuty 2 500 Kč. Městský úřad považoval za stěžejní, že žalobce v inkriminovaný okamžik skutečně jel v pruhu určeném pro průjezd vozidel s právem přednosti jízdy, což ostatně ani sám žalobce nepopíral. Městský úřad nicméně shledal za relevantní, že žalobce i navzdory jízdě v pravém pruhu přesto zachovával dostatečný prostor průjezd záchranářských vozidel a že v případě potřeby se mohl stále zařadit například vpravo do proudu vozidel. Dle názoru městského úřadu zákon jasně stanoví, že na dvouproudé komunikaci vytvářejí vozidla prostor tak, že levý jízdní pruh jede co nejvíce při levém okraji a pravý jízdní pruh co nejvíce při pravém okraji vozovky, mají dovoleno přejet i vodicí čáru V4, avšak nemohou vytvořit třetí jízdní pruh.
5. Odvolání žalobce proti prvostupňovému rozhodnutí žalovaný rozhodnutím ze dne 25. 10. 2024, č. j. 141882/2024/KUSK (dále „napadené rozhodnutí“) zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil. Ani žalovaný nepřisvědčil žalobcově argumentaci stran toho, že jeho způsob jízdy stále umožňoval zachovávat dostatečný prostor průjezd záchranářských vozidel, a naopak se zcela ztotožnil se závěry městského úřadu.
6. Proti napadenému rozhodnutí brojí žalobce žalobou podle § 65 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále „s. ř. s.“).

Žaloba

7. Žalobce v žalobě podrobně vylicil mj. skutkové okolnosti stran zastavení jeho vozidla dopravním policistou včetně navazující komunikace s policií a posléze se správními orgány, nicméně podstatou žalobní argumentace je nesouhlas s výkladem § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu.
8. Žalobce má za to, že předmětné ustanovení mělo být vykládáno tak, jak tvrdil již v průběhu správního řízení. Je přesvědčen, že logika úmyslu zákonodárce nebyla a nemohla být myšlena absolutně a bezpodmínečně jako preventivní opatření bez ohledu na skutečnou potřebu. Podle názoru žalobce je základním smyslem předmětného ustanovení je to, aby v relativně krátkém čase, tj. přísně účelově a ve vztahu ke konkrétním a zejména okamžitým potřebám byl umožněn aktuálně potřebný průjezd. Tedy nikoli aby byl umožněn průjezd kdykoliv, až bude potřeba. K tomu žalobce poukazuje na úpravu § 4 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a zde zakotvenou presumpci způsobilosti jednat v běžném právním styku. Bezpodmínečná a absolutizovaná interpretace povinnosti umožnit „průjezd“, kterou prosazuje žalovaný, však tuto zásadu popírá, neboť předpokládá, že řidič s průměrným intelektem není schopen rozpoznat aktuálnost potřeby průjezdu vozidel s přednostním právem jízdy. Pokud by však měl jízdní pruh zůstat volný kdykoliv by bylo třeba, pak by se dle názoru žalobce zmenšená propustnost komunikace ještě dále zmenšovala, což by vedlo ke zcela absurdním závěrům a k možnosti uplatnění policejní libovůle. Žalobce se domnívá, že „vjetí do záchranářské uličky“ by mělo vyústit v odpovědnost za přestupek až v případě, pokud by vozidlo s přednostním právem průjezdu bylo v důsledku takového „vjetí“ reálně omezeno a by muselo fakticky zpomalit či zastavit. V tomto případě však taková situace vůbec nenastala. Žalobce měl naopak dostatečný prostor pro umožnění průjezdu vozidla se zvláštním právem přednosti jízdy jak vlevo, tak vpravo. Jeho psychická i intelektuální výbava přitom byla pro takový úhybný manévř rozhodně dostatečná. Nadto během půlhodiny, kdy ho zdržel dopravní policista, žalobce dále pokračoval v cestě po dálnici D8, aniž by přitom narazil na vozidlo s právem přednosti jízdy, které by potřebovalo projet. Tím se však žalovaný v napadeném rozhodnutí vůbec nezabýval, nijak neodůvodnil, proč během následujících 30 minut po zastavení policistou ani během následujících 30 minut žádné vozidlo s právem přednosti jízdy nepotřebovalo projet. V návaznosti na to žalobce rozporuje konkrétní části odůvodnění napadeného rozhodnutí, v nichž se žalovaný poukazyval na mylnost těchto závěrů. Dle žalobce správní orgán nepostřehl rozdíl mezi „přítomností“ vozidla a „aktuálností“ potřeby průjezdu. Tedy rozdíl mezi vozidlem, které se již nachází v místě potřebného průjezdu, a mezi vozidlem, které zde ještě není přítomno. Právě toto rozlišení ke dle názoru žalobce schopen odhalit rozum průměrného člověka předpokládaný zákonem (§ 4 odst. 1 občanského zákoníku). Dle chápání žalovaného však není aktuální potřeba vůbec důležitá.
9. Žalobce konečně rozporuje závěry žalovaného ohledně interpretace videozáznamu pořízeného policií, neboť dle žalobce z něj naopak vyplývá, že dopravní situace aktuálně nevyžadovala potřebnost průjezdu žádného vozidla s právem přednosti jízdy. Na videozáznamu není nijak dokumentováno, že by žalobce vjel do „záchranářské uličky“ před nějaké vozidlo s právem přednosti jízdy, ledaže by takovým vozidlem bylo černé vozidlo s gestikulující osobou, které však nebylo označeno jako policejní.

Vyjádření žalovaného

10. Žalovaný s žalobou nesouhlasí. Argumentaci žalobce, že by umožnění průjezdu bylo navázáno jen na aktuální situaci, považuje za mylnou. Odkazuje přitom na protiargumentaci v odůvodnění napadeného i prvostupňového rozhodnutí. Z formulace § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu dle názoru žalovaného jasně vyplývá, že k okamžiku vytvoření tzv. záchranářské uličky dochází již v momentu, kdy daná komunikace není volně průjezdná, tedy bez ohledu na skutečnost, zda je v daný okamžik zajištění její průjezdnosti aktuální či nikoliv. Žalobcem zdůrazňovaná aktuálnost potřeby průjezdu dle žalovaného není na místě. Okamžik vzniku povinnosti vytvořit tzv. záchranářskou uličku je dikcí zákona jasně kladem již k momentu, kdy příslušná komunikace není volně průjezdná z důvodu kolony stojících či pomalu jedoucích vozidel. Jen důsledným dodržováním této povinnosti je zajištěn skutečně plynulý průjezd vozidel, která jsou oprávněna daným koridorem projíždět. Jedná se o opatření směřující k zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, naopak není na vůli jednotlivých řidičů, aby si nezbytnost takového opatření sami vyhodnocovali na základě svých rozumových a intelektových schopností, jak se snaží nastínit žalobce. K povinnosti respektovat dané opatření jsou povinnosti se podrobit všichni řidiči bez rozdílu v okamžiku, se kterým zákon spojuje povinnost vytvořit záchranářskou uličku, a to bez ohledu na skutečnost, zda se nějaké vozidlo s přednostním právem jízdy v tomto koridoru nachází či se k němu teprve blíží.
11. K obsahu videozáznamu žalovaný uvádí, že je z něj patrné, že existovala pomalu jedoucí kolona vozidel a že se zde již nacházela záchranářská ulička, a že do ní žalobce vjel. To, že do ní skutečně vjel, ostatně ani o sám nepopírá. Již tímto vjetím se dopustil porušení povinnosti dle § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu a není namístě se zabývat jeho úvahami, zda v inkriminovaném okamžiku kolem něj byl či nebyl ještě dostatek místa pro průjezd.

Další vyjádření účastníků

12. Žalobce na vyjádření žalovaného zareagoval obsáhlou replikou, ve které však v zásadě jen zopakoval nosnou podstatu své argumentace. Setrval na výkladu, že k porušení § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu by došlo až teprve v okamžiku, pokud by řidič vozidla reálně znemožnil průjezd nějakého vozidla s právem přednosti jízdy, a nikoliv již tehdy, pokud by pouze vjel do vytvořeného koridoru, jímž nikdo neprojíždí. Opětovně argumentuje zákonem předpokládaným rozumem průměrného účastníka, a tedy intelektem běžného řidiče rozpoznat, kdy k takovému průjezdu reálně dochází či nikoliv. V jeho případě objektivně nedošlo k tomu, že by nějaké vozidlo s právem přednosti jízdy potřebovalo projet a nemohlo tak kvůli jeho jízdě učinit.

Posouzení soudem

13. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, po vyčerpání řádných opravných prostředků a formální náležitosti na ni kladené. Napadené rozhodnutí soud přezkoumal v rozsahu a mezích žalobních bodů, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu v době jeho vydání (§ 75 odst. 1 a 2 s. ř. s.).
14. Soud ve věci rozhodl bez nařízení jednání za podmínek § 51 s. ř. s. Ve věci nebylo potřeba provádět dokazování nad rámec obsahu správního spisu, jehož obsahem je jak videozáznam prořízený dopravní policií, tak i videozáznam pořízený palubní kamerou z vozidla žalobce.
15. Žaloba není důvodná.

16. Soud předesílá, že mezi účastníky nejsou sporné základní skutkové okolnosti případu, zejména pokud jde o okolnost, že dne 28. 6. 2024 okolo 13:33 hodin se na 17 km dálnice D8 ve směru na Ústí nad Labem vytvořila kolona pomalu jedoucích vozidel, mezi nimiž byl vytvořen koridor pro vozidla s právem přednosti jízdy. Stejně tak není sporné, že se žalobce v tomto koridoru fakticky ocitl se svým vozidlem, tedy že jej – alespoň zčásti – sám užil ke své jízdě.
17. Podstatou sporu je ryze právní otázka, zda již samotné užití daného koridoru (prostoru pro vozidla s právem přednosti jízdy) k vlastní jízdě zakládá rozpor s § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu, nebo zda rozpor s daným ustanovením nastane teprve v okamžiku, když současně s užitím daného koridoru dojde k reálnému omezení průjezdu vozidla s právem přednosti jízdy. Jinými slovy: Jádrem sporu tkví v tom, zda porušení zmiňovaného ustanovení – a na to navázané odpovědnosti za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona – je podmíněno i faktickým omezením možnosti průjezdu vozidla s právem přednosti jízdy, nebo zda postačí pouze užití koridoru určeného pro tento průjezd. Zatímco žalobce zastává názor, že porušení je skutečně podmíněno znemožněním či omezením aktuálního průjezdu vozidla s právem přednosti jízdy, správní orgány naproti tomu vycházejí z předpokladu, že taková podmíněnost není nezbytná a že již jen samotné vytvoření prostoru pro průjezd vozidel s právem přednosti jízdy zakládá řidiči povinnost ponechat jej volný.
18. Jediné skutkové okolnosti, které jsou v žalobě zpochybňovány, se týkají toho, zda bylo dostatečně prokázáno, že dopravní situace, které se účastnil, vyústila v nějakou reálnou blokadu vozidel s právem přednosti jízdy, resp. zda v inkriminovaný čas nějaká vozidla tohoto druhu vůbec projížděla vytvořeným koridorem. Žalobce je totiž přesvědčen, že jeho způsob jízdy umožňoval, aby kdykoliv uhnul, pokud by to aktuálně bylo zapotřebí. Argumentace těmito skutkovými okolnostmi je nicméně založena právě na předpokladu, že právní výklad § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu směřuje k tomu, že porušení povinnosti je podmíněno existencí faktického omezení aktuálního průjezdu vozidla s právem přednosti jízdy.
19. Soud tedy shrnuje, že primárně je třeba zodpovědět, zda se řidič dopouští porušení § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu samotným ocitnutím se v prostoru určeném pro vozidla s právem přednosti jízdy (jak se domnívá žalovaný), nebo zda se porušení povinnosti dopustí až teprve tehdy, pokud současně s ocitnutím se v daném prostoru skutečně omezí nějaké aktuálně projíždějící vozidlo s právem přednosti jízdy (jak se domnívá žalobce). Jedná se tedy čistě o otázku právního výkladu § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu. Teprve pokud by se soud přiklonil k výkladu zastávaného žalobcem, tedy že k porušení povinnosti plynoucí z daného ustanovení dochází až v souvislosti s faktickou blokadou aktuálně projíždějícího vozidla s právem přednosti jízdy, pak teprve v dalším kroku by bylo namístě prověřit, zda bylo dostatečně prokázáno, že žalobcem svou jízdou zároveň fakticky omezil průjezdnost nějakého konkrétního vozidla s právem přednosti jízdy. Naopak pokud by se soud přiklonil k výkladu zastávanému žalovaným, tedy že již samotným vjetím do vytvořeného prostoru pro průjezd vozidel s právem přednosti jízdy došlo k porušení § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu, pak by zkoumání případné faktické přítomnosti konkrétního vozidla s právem přednosti jízdy bylo již zjevně nadbytečným.
20. O výkladu § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu uvažil soud následovně:

21. Podle § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu „[N]ení-li dálnice nebo silnice pro motorová vozidla s nejméně dvěma jízdními pruhy volně průjezdná z důvodu kolony stojících nebo pomalu jedoucích vozidel, jsou řidiči vozidel povinni vytvořit mezi jízdními pruhy prostor pro průjezd vozidel s právem přednostní jízdy; při tom smějí vjet na krajnici nebo na střední dělicí pás. Jsou-li v jednom směru jízdy více než dva jízdní pruhy, vytváří se tento prostor mezi jízdním pruhem, který je nejvíce vlevo, a k němu přiléhajícím jízdním pruhem. Do tohoto prostoru smějí vjet pouze vozidla s právem přednostní jízdy, vozidla správce pozemní komunikace a vozidla sloužící k odstranění následků dopravní nehody nebo překážky provozu na pozemních komunikacích.“
22. Předmětné ustanovení nebylo dosud judikatorně vyloženo. Soud má nicméně za to, že zejména třetí věta „[d]o **tohoto prostoru** [tj. prostoru pro průjezd vozidel s právem přednostní jízdy] **smějí vjet pouze vozidla s právem přednostní jízdy**, vozidla správce pozemní komunikace a vozidla sloužící k odstranění následků dopravní nehody nebo překážky provozu na pozemních komunikacích“ vcelku jednoznačně podporuje výklad, ze kterého v souvislosti s aplikací § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu vycházel žalovaný, resp. správní orgány obou stupňů. Tedy že již jen samotné vytvoření prostoru pro průjezd vozidel s právem přednosti jízdy znamená, že do něj mohou vjet právě jen vozidla s právem přednosti jízdy, což logicky implikuje, že řidiči ostatních vozidel jsou povinni nechat jej volný, a to bez ohledu na to, zda daným prostorem nějaké vozidlo s právem přednosti jízdy aktuálně projíždí či nikoliv.
23. Tento závěr ostatně podporuje i komentářová literatura, která k § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu uvádí: „V případech, kdy při provozu na dálnici nebo rychlostní silnici vznikne kolona v důsledku velké hustoty provozu nebo dopravní nehody apod., nastávají často situace, že v koloně uvíznou i vozidla policie, hasičů nebo záchranné služby. Aby k tomu nedocházelo, zavádí se způsob řazení vozidel v koloně tak, aby mezi stojícími proudy vozidel byl uvolněn nejméně 3 m široký jízdní pruh pro průjezd uvedených vozidel s právem přednostní jízdy. Má-li dálnice v jednom směru jízdy více jízdních pruhů než dva, vytváří se volný jízdní pruh mezi dvěma krajními proudy vozidel vpravo ve směru jízdy. **Pro zachování průjezdnosti tohoto jízdního pruhu se ostatním řidičům zakazuje do něj vjíždět**, popřípadě v něm sledovat vozidla s právem přednostní jízdy. Výjimku tvoří pouze vozidla vlastníka (správce) pozemní komunikace, který odstraňuje následky dopravní nehody nebo závady ve sjízdnosti, a vozidla technické pomoci, tj. asistenční služba, která provádí odtahy havarovaných vozidel. Pro přesnost by s ohledem na odstavec 7 mělo být právo vjíždět do průjezdného pruhu výslovně přiznáno i vozidlům doprovázených vozidly s právem přednostní jízdy.“ (In: KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 107–108).
24. S ohledem na uvedené soud přisvědčuje žalovanému, že již v momentu, kdy se pozemní komunikace stane volně neprůjezdnou v důsledku kolony stojících nebo pomalu jedoucích vozidel, vzniká řidičům povinnost vytvořit tzv. „záchrannářskou uličku“, tedy prostor (koridor) pro průjezd vozidel s právem přednosti jízdy (popř. též vozidel správce pozemní komunikace a vozidla sloužící k odstranění následků dopravní nehody nebo překážky provozu na pozemních), do kterého oni sami (tj. řidiči ostatních vozidel) mají zakázáno vjíždět, a to právě proto, že do něj „**smějí vjet pouze vozidla s právem přednostní jízdy**“, jak zcela explicitně uvádí § 41 odst. 8 věta třetí. zákona o silničním provozu. Právě tím, že řidiči dodrží nechají koridor pro průjezd vozidel s právem přednosti jízdy uvolněný, se zajistí skutečně plynulý průjezd vozidel s právem přednosti jízdy. Této povinnosti – tedy nevjíždět do vytvořeného koridoru pro průjezd vozidel s právem přednosti jízdy – jsou povinni

podrobit se všichni řidiči bez rozdílu, a to již od okamžiku, kdy se daný koridor vytvoří, jak správně uvedl již žalovaný. Žalobcem zdůrazňovaná aktuálnost potřeby průjezdu tedy není vůbec relevantní, jak rovněž správně uvedl žalovaný.

25. S žalovaným lze rovněž souhlasit, že smyslem a účelem úpravy § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu je zavést opatření směřující k zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, přičemž není na vůli jednotlivých řidičů, aby si nezbytnost takového opatření sami vyhodnocovali na základě vlastních rozumových a intelektových schopností. V opačném případě by byla úprava zavádějící prostor pro vozidla s právem přednosti jízdy v zásadě zbytečná, neboť by se dalo jednoduše spoléhat na to, že si každý řidič vozidla přeci sám vyhodnotí potřebu vytvořit průjezdný prostor.
26. Lichá je žalobcova argumentace úpravou § 4 odst. 1 občanského zákoníku, která stanoví, že „[k]aždá svéprávná osoba má rozum průměrného člověka i schopnost užívat jej s běžnou péčí a opatrností a že to každý od ní může v právním styku důvodně očekávat.“ Citované ustanovení se totiž týká pouze soukromoprávních vztahů. Jeho smyslem je ochrana práv třetích osob v rámci závazkových jednání (například při uzavírání smlouvy se předpokládá, že průměrný jedinec je schopen porozumět jejímu obsahu a důsledkům plynoucím z jejího uzavření, aniž by druhá strana musela zkoumat a prokazovat jeho individuální rozumové schopnosti; srov. LAVICKÝ, Petr a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část* (§ 1–654). 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022, s. 39-40, marg. č. 1-7). Předmětné ustanovení však nelze interpretovat tak, že si každý průměrný jednotlivec jako řidič vozidla sám vyhodnotí, zda a jakým způsobem bude dodržovat povinnosti plynoucí pro něj z předpisů veřejného práva, jako je například právě regulace pravidel silničního provozu. Pokud by platil žalobcem prosazovaný výklad, tedy že průměrný řidič si sám nejlépe uvědomí, zda a kdy má vytvořit prostor pro vozidla s právem přednosti jízdy, pak by bylo v zásadě zbytečné vymezovat tento prostor zákonem, jak již bylo uvedeno výše.
27. V případě přijetí žalobcova výkladu by navíc bylo možno prakticky jakékoliv pravidlo silničního provozu relativizovat a ponechat jeho potřebnost na uvážení průměrného řidiče, což by vedlo k absurdním závěrům. Ve světle žalobcova výkladu by se například dalo říct, že povinnost dodržovat nejvyšší povolenou rychlost v obci 50 km.h⁻¹ (srov. § 18 odst. 3 zákona o silničním provozu) platí jen tehdy, pokud si běžný řidič rozumově vyhodnotí, že je aktuálně poblíž nějaký obyvatel obce, který může být jeho rychlou jízdou ohrožen. V duchu téhož výkladu by se rovněž dalo říct, že zákaz řízení vozidla pod vlivem alkoholu [srov. § 5 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu] platí až teprve tehdy, když míra vypitého alkoholu aktuálně ohrozí schopnost konkrétního řidiče, který si přeci musí být sám schopen rozumově vyhodnotit, kolik toho ještě snese vypít. Takto by se dalo *ad absurdum* pokračovat v podstatě až k rezignaci na úplně všechna pravidla silničního provozu (od ježdění vpravo přes signalizování změny směru jízdy blinkrem až po světla na semaforech) s tím, že přeci každý průměrný řidič je schopen rozumově intelektuálně vyhodnotit, zda jím zvolený způsob jízdy bude s ohledem na aktuální okolnosti bezpečný. Do téhož ranku patří i žalobcova argumentace, že povinnost dodržovat průjezdnost prostoru vytvořeného pro vozidla s právem přednosti jízdy (§ 41 odst. 8 zákona o silničním provozu) platí až teprve tehdy, když se v tomto vytvořeném prostoru aktuálně nějaké vozidlo nachází. Proto je třeba tuto argumentaci odmítnout jako zcela mylnou.

28. Žalobcem prosazovaná aktuální přítomnost vozidel s právem přednosti jízdy a s tím související okolnosti konkrétního omezení jejich průjezdu k tomu určeným prostorem by mohly mít význam leda při úvaze o výši správního trestu (srov. § 37 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich). Při ukládání trestu je totiž správní orgán povinen zohlednit mj. i povahu a závažnost jednání či polehčující a přitěžující okolnosti, přičemž do této množiny může patřit právě i aktuální situace v provozu a faktická přítomnost či blízkost konkrétního vozidla s právem přednosti jízdy. Lapidárně vyjádřeno: Jestliže žalobce svým vjetím do prostoru pro vozidla s právem přednosti jízdy reálně žádné vozidlo neomezil, tak se sice nejedná o důvod pro vyvinění, ale může to být zohledněno při úvaze o výši ukládané pokuty. V tomto případě však výše uložené pokuty činila 2 500 Kč, což je při spodní hranici rozmezí zákonné sazby (od 2 000 Kč do 5 000 Kč). V tomto směru nebylo ani při zohlednění aktuálních okolností příliš kam klesat. Soud proto považuje za zcela dostačující úvahu správních orgánů stran toho, že správní trest byl ukládán v dolní hranici zákonem stanovené výměry (viz str. 5 napadeného rozhodnutí, resp. str. 4 prvostupňového rozhodnutí).
29. S ohledem na výše uvedené je z hlediska žalobcovy odpovědnosti za přestupek již bezpředmětné podrobněji zkoumat, jaká byla aktuální dopravní situace v době spáchání přestupku a zda vytvořeným koridorem pro vozidla s právem přednosti jízdy v inkriminované době tato vozidla skutečně projížděla či nikoliv. Jak již bylo opakovaně zdůrazněno, tato okolnost není pro spáchání přestupku vůbec podstatná, neboť porušení povinnosti dle § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu se řidič dopustí již jen tím, že vjede do prostoru určeného pro vozidla s právem přednosti jízdy, a to bez ohledu na to, zda tam právě nějaké vozidlo s tímto právem aktuálně je či není (resp. zda se tam blíží). Nebylo proto nutné, aby žalovaný v napadeném rozhodnutí činil podrobnější úvahy stran dopravní situace v době spáchání přestupku, jak nedůvodně namítá žalobce.
30. Soud přesto zhlédl oba videozáznamy založené ve správním spise (tj. videozáznam z policejního vozidla včetně videozáznamu z palubní kamery žalobcova auta). Po jejich zhlédnutí zcela přisvědčuje žalobci, že v uvolněném koridoru skutečně žádné vozidlo právem přednosti jízdy nenacházelo (bylo zde pouze jím řízené vozidlo – světlá T., reg. zn. X). Soud stejně tak nijak nerozporuje žalobcovo tvrzení, že během následujících 30 minut po zastavení policistou a ani během následujících 30 minut poté tudy žádné vozidlo s právem přednosti jízdy nepotřebovalo projet. Soud konečně ani nepopírá, že v inkriminovaný čas se v inkriminovaném místě žádné vozidlo s právem přednosti jízdy aktuálně nenacházelo, a tedy žalobce svou jízdou žádné takové vozidlo fakticky neomezil ani neohrozil. To vše je ale z hlediska vzniku přestupkové odpovědnosti naprosto nepodstatné – podstatný je toliko jeho žalobcův vjezd do koridoru určeného pro vozidla s právem přednosti jízdy. Skutečnost, že žalobce reálně nezpůsobil omezení žádného konkrétního vozidla a že v dané situaci mohl kdykoliv uhnout, může mít vliv leda na výši pokuty (což zde bylo dostatečně zohledněno aplikací spodní sazby – srov výše odst. 28 tohoto rozsudku), ale nikoliv na vyvinění se z odpovědnosti za porušení povinnosti plynoucí z § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu.
31. S ohledem na uvedené dospěl soud k závěru, že žaloba není důvodná, a proto ji zamítl (§ 78 odst. 7 s. ř. s.).

32. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto v souladu s § 60 odst. 1 s. ř. s., kdy soud nepřiznal procesně úspěšnému žalovanému náhradu nákladů řízení, neboť žalovanému náklady řízení nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly (výrok II).

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, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

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.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha 24. března 2026

Josef Straka
samosoudce