

ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Vojtěcha Šimíčka a soudců Mgr. Radovana Havelce a JUDr. Miluše Doškové v právní věci žalobce **J. D.,** proti žalovanému **Krajskému úřadu Plzeňského kraje**, se sídlem Plzeň, Škroupova 18, v řízení o kasační stížnosti žalovaného proti rozsudku Krajského soudu v Plzni ze dne 29. 9. 2010, č. j. 17 Ca 11/2009 - 97,

takto:

Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 29. 9. 2010, č. j. 17 Ca 11/2009 - 97, **se zrušuje** a věc **se vrací** tomuto soudu k dalšímu řízení.

Odůvodnění:

Rozhodnutím ze dne 16. 4. 2009, č. j. DSH/2595/09 (dále jen „napadené rozhodnutí“), žalovaný výrokem I. [vydaným podle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“)] zamítl odvolání žalobce proti části výroku rozhodnutí Městského úřadu Kralovice (dále jen „správní orgán prvého stupně“) ze dne 20. 1. 2009, č. j. OD-1743/09-1678/2008-Cer, začínající slovy „*D. J.*“ a končící slovy „*přiloženou poštovní poukázkou*“; výrokem II. (vydaným podle § 92 odst. 1 správního řádu) žalovaný zamítl odvolání žalobce jako nepřípustné, ve vztahu k části výroku prvostupňového rozhodnutí, začínající slovy „*K. M.*“ a končící slovy „*přiloženou poštovní poukázkou*“. Rozhodnutím správního orgánu prvého stupně byl žalobce (ve shora popsaném rozsahu) uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 22 odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“), kterého se měl dopustit tím, že dne 7. 10. 2008 kolem 12.32 hod., jako řidič vozidla tovární zn. Renault Megane Scenic, SPZ x, jel po silnici I/27 ve směru od obce Plasy směrem k obci Hadačka v koloně vozidel a na přímém úseku silnice, za levotočivou zatáčkou s vodorovným dopravním značením č. V3 *Podélná čára souvislá doplněná čárou přerušovanou* (čára přerušená byla umístěna vpravo ve směru jízdy žalobce a předcházela ji vodorovná dopravní značka č. V1a *Podélná čára souvislá*), začal předjíždět před ním jedoucí

blíže nezjištěné nákladní vozidlo v době, kdy již byl předjížděn vozidlem tovární značky Ford Focus, SPZ x, řízeným řidičem M. K., který již předjížděl blíže nezjištěné vozidlo České pošty, které jelo za žalobcem. Při vybočení vozidla žalobce vlevo, při zahájení předjížděcího manévru, došlo ke střetu s vozidlem Ford Focus; tímto jednáním žalobce ohrozil a omezil řidiče M. K. a porušil tak ustanovení § 17 odst. 5 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu"). Tím naplnil skutkovou podstatu shora zmiňovaného přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, neboť předjížděl vozidlo v případě, ve kterém je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno. Za to byla žalobci uložena pokuta ve výši 5000 Kč a sankce zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu šesti měsíců.

Stejným rozhodnutím správního orgánu prvého stupně byl (v části, stran které bylo žalovaným zamítnuto odvolání žalobce pro nepřípustnost) uznán vinným ze spáchání přestupku M. K. Ten, dle názoru prvostupňového orgánu, mimo jiné, porušil při předjíždění § 4 písm. c) a § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu, neboť nerespektoval vodorovné dopravní značení, a porušením této povinnosti plynoucí ze zvláštního předpisu vytvořil v silničním provozu situaci, která byla v příčinné souvislosti se vznikem shora popsané dopravní nehody. Tím naplnil skutkovou podstatu přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích.

Rozhodnutí žalovaného v části výroku I. napadl žalobce u Krajského soudu v Plzni žalobou. Ten napadené rozhodnutí rozsudkem ze dne 29. 9. 2010, č. j. 17 Ca 11/2009 – 97, v této části zrušil; současně zrušil i část výroku rozhodnutí správního orgánu prvého stupně, začínající slovy *„je vinný"* po slova *„poštovní poukázkou"* (zrušené části obou rozhodnutí se týkaly deliktní odpovědnosti žalobce; ve zbývající části bylo rozhodováno o přestupku M. K. – pozn NSS).

Z odůvodnění tohoto rozsudku vyplývá, že krajský soud shledal důvodným toliko jeden žalobní bod, vystavěný na argumentaci, že jednání žalobce nemělo být posouzeno jako porušení § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu, nýbrž jako porušení § 17 odst. 2 téhož zákona; z toho žalobce vyvozoval, že se nemohl dopustit přestupku podle § 22 odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona o přestupcích, nýbrž toliko přestupku podle § 22 odst. 1 písm. l) téhož zákona.

Krajský soud k tomuto žalobnímu bodu uvedl, že přestupku podle § 22 odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona o přestupcích se, podle obecně uznávaného výkladu, dopustí řidič, který porušil zákaz předjíždění podle § 17 odst. 5 zákona o silničním provozu a řidič, který porušil zákaz předjíždění vyplývající z dopravní značky. Krajský soud provedl výklad § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu a hodnotil, koho zákonodárce mínil podřadit pod pojem *jiní účastníci*, v ustanovení zakazujícím předjíždění, při kterém by řidič *ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích*. Zabýval se tedy otázkou, zda *jinými účastníky* silničního provozu jsou všechny v úvahu přicházející osoby, kromě řidičů vozidel protijedoucích, nebo pouze ti, kdo například nejsou řidiči (chodci, jezdci na zvířatech). Pro posouzení věci považoval za

rozhodné, zda do kategorie *jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích* podle § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu patří i řidiči vozidel jedoucích za řidičem. V tomto ohledu krajský soud přisvědčil žalobci a konstatoval, že povinnosti řidiče, který předjíždí, ve vztahu k řidičům jedoucím za ním, upravuje speciálně § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu, a proto nelze již tyto řidiče pojmout pod pojem *jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích,* ve smyslu § 17 odst. 5 písm. c) citovaného zákona. Krajský soud vycházel z toho, že zákonodárce v § 17 zákona o silničním provozu výslovně rozlišuje protijedoucí řidiče a ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích [§ 17 odst. 5 písm. c)], vozidla, která jsou předjížděna [§ 17 odst. 5 písm. b), e)] a řidiče jedoucí za vozidlem (§ 17 odst. 2). Žalobce porušil pouze § 17 odst. 2 zákona (dle kterého řidič při předjíždění nesmí ohrozit ani omezit řidiče jedoucího za ním) a mohl proto spáchat jen přestupek podle § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích, neboť jiným jednáním, než vymezeným pod písmeny a) až k) tohoto ustanovení, porušil zvláštní právní předpis. Krajský soud tedy shledal, že správní orgány nesprávně kvalifikovaly skutek, pro který byl žalobce řešen v přestupkovém řízení. Tuto vadu pak klasifikoval jako nezákonnost, která již sama o sobě odůvodňuje zrušení částí obou správních rozhodnutí v rozsahu týkajícím se sankční odpovědnosti žalobce.

Další žalobní body již shledal krajský soud nedůvodnými. Odmítl tak především argumentaci žalobce, dle které jeho jednání a jednání řidiče K. neměla být posuzována jako dva nezávislé dopravní přestupky, ale měla být hodnocena ve vzájemné souvislosti s tím, že podíl řidiče K. na dopravní nehodě měl být posouzen jako výraznější. Krajský soud konstatoval, že se oba správní orgány pečlivě zabývaly příčinami vzniku dopravní nehody a dospěly k závěru, že bylo prokázáno, že žalobce započal předjíždění v době, kdy již byl předjížděn řidičem K. Skutečnost, zda řidič K. započal předjíždění v době, kdy již žalobce dával znamení o změně směru jízdy vlevo, prokázána nebyla; tato otázka proto byla posouzena v souladu se zásadou *in dubio pro reo* ve prospěch řidiče K. a žalobci takové neprokázané jednání taktéž nebylo kladeno k tíži. Žalobce byl postižen za to, že započetím předjížděcího manévru ohrozil řidiče K. K principu omezené důvěry krajský soud uvedl, že za daných okolností nebylo nepřiměřené po žalobci požadovat, aby se přesvědčil, zda svým manévrem neohrozí řidiče jedoucí za ním, přičemž skutečnost, že se řidič K. nacházel v levém jízdním pruhu v důsledku porušení právní povinnosti (přejel plnou čáru), neměla na tuto povinnost žalobce žádný vliv. Řidič může slepě spoléhat na to, že ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích budou vždy jednat v souladu s pravidly silničního provozu. Krajský soud k tomuto žalobnímu bodu uzavřel, že námitky žalobce ohledně příčin vzniku dopravní nehody nejsou důvodné.

Konečně žalobce namítal konkrétní vady rozhodnutí správního orgánu prvého stupně, včetně jemu předcházejících vad procesních. Krajský soud existenci vytýkaných deficitů připustil, dle jeho názoru však šlo jen o chyby v psaní, které nemohly mít vliv na zákonnost rozhodnutí. I přes vytýkané chybné označení přestupku si žalobce musel být vědom, pro jaký přestupek je s ním vedeno řízení a proti obvinění se ostatně náležitě bránil.

Rozsudek krajského soudu napadl žalovaný (dále jen „stěžovatel“) kasační stížností, opírající se o tvrzené nesprávné právní hodnocení věci, ve smyslu ustanovení § 103 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“).

Stěžovatel v kasační stížnosti uvedl, že nesouhlasí s tím, jak krajský soud vyložil otázku právní kvalifikace skutku. Správní orgány obou stupňů dospěly v přestupkovém řízení ke skutkovému závěru, že žalobce při předjíždění jiného vozidla ohrozil řidiče K., který v té době již žalobce předjížděl, přičemž vybočením žalobce do levého jízdního pruhu, kde v té době předjížděl řidič K., došlo k jeho ohrožení a k následné dopravní nehodě.

Jestliže krajský soud uvedl, že se žalobce tímto jednáním nemohl dopustit porušení § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu [a tedy nemohl spáchat přestupek podle § 22 odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona o přestupcích], nýbrž se dopustil toliko porušení § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu [a tedy spáchal přestupek podle § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích], použil argumentu *a contrario*, když vycházel z toho, že povinnost neohrozit (a neomezit) řidiče jedoucího za řidičem, který hodlá předjíždět, je výslovně uvedena v § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu. Z toho pak dovodil, že § 17 odst. 5 písm. c) citovaného zákona pak již na řidiče jedoucího za řidičem, který hodlá předjíždět, nemůže dopadat, tedy že takového řidiče nelze podřadit pod pojem *jiného účastníka provozu na pozemních komunikacích*. Stěžovatel je toho názoru, že krajský soud použil argumentu *a contrario* zcela osamoceně a bez ohledu na další výkladové metody. Jednotlivá ustanovení § 17 zákona o silničním provozu nelze totiž vykládat samostatně, nýbrž v jejich vzájemném souladu. Ustanovení tohoto paragrafu si nijak neodporují, ale vzájemné se doplňují a podpírají. Pokud tedy § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu uvádí, že *řidič, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy (...) nesmí ohrozit ani omezit řidiče jedoucí za ním*, pak to nikterak nevylučuje na stejnou situaci aplikovat § 17 odst. 5 písm. c) téhož zákona, které stanoví, že *řidič nesmí předjíždět, jestliže by (...) ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích*. Ustanovení § 17 odst. 5 zákona o silničním provozu na jiném místě výslovně nehovoří o řidiči, který jede za řidičem, který hodlá předjíždět; je to tedy právě § 17 odst. 5 písm. c) téhož zákona, který na tuto situaci dopadá.

Stěžovatel považuje výklad provedený krajským soudem za rozporný i se samotným účelem § 17 zákona o silničním provozu. Krajský soud prakticky dovodil, že je zakázáno předjíždět, pokud by se řidič nemohl bezpečně zařadit před vozidlo či vozidla, která hodlá předjet [§ 17 odst. 5 písm. b)], tedy že nesmí ohrozit řidiče předjížděného vozidla; dovodil též, že je zakázáno předjíždět, pokud by byl ohrožen nebo omezen řidič protijedoucího vozidla či ohroženi například chodci, tedy ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích [§ 17 odst. 5 písm. c)]. Nebylo by ale zakázáno předjíždět v případě, kdy by došlo k ohrožení řidiče, jedoucího za řidičem, který hodlá předjíždět. Stěžovatel si není vědom jediného důvodu, proč by řidič vozidla jedoucího za řidičem, který hodlá předjíždět, měl být vyňat z ochrany § 17 odst. 5 zákona o silničním provozu, a naopak proč by měli být privilegováni ti řidiči, kteří ohrozí řidiče jedoucího za ním, oproti těm řidičům, kteří ohrozí jakéhokoli jiného účastníka provozu na pozemních komunikacích (chodce, řidiče předjížděného vozidla, řidiče protijedoucího vozidla). Stěžovatel se proto domnívá, že skutek kvalifikoval správně, podřadil-li jej pod § 17 odst., 5 písm. c) zákona o silničním provozu a vyhodnotil-li jednání žalobce jako přestupek podle § 22 odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona o přestupcích.

Žalobce ve vyjádření ke kasační stížnosti uvedl, že se ztotožňuje se závěry krajského soudu ohledně výkladu § 17 zákona o silničním provozu. Podle žalobce je ovšem předčasné, aby se zdejší soud kasační stížností zabýval, neboť nejdříve by se měl předmětnou právní otázkou zabývat správní orgán prvého stupně a sám tímto směrem vést své úvahy. Podle názoru žalobce by měl prvostupňový orgán znovu řádně posoudit, jaké ustanovení zákona měl žalobce porušit, opětovně posoudit příčinnou souvislost mezi jednáním řidiče K. a vznikem dopravní nehody, a v tomto kontextu posoudit případnou deliktní odpovědnost žalobce. Krajský soud přitom již v rozsudku přímo rozhodl o tom, že se žalobce dopustil přestupku podle § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích; proto má za to, že o přestupku již bylo vlastně rozhodnuto, avšak podotýká, že z tohoto přestupku nebyl nikdy obviněn. Nejvyšší správní soud by měl tedy v tomto ohledu vyslovit svůj právní názor.

Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek v rozsahu podané kasační stížnosti (§ 109 odst. 2, věta před středníkem s. ř. s.) a z důvodů v ní uvedených (§ 109 odst. 3, věta před středníkem s. ř. s.). Ve věci přitom rozhodl bez nařízení jednání za podmínek vyplývajících z § 109 odst. 1, věty první s. ř. s.

Kasační stížnost je důvodná.

Předmětem kasačního přezkumu je otázka výkladu § 17 odst. 5 písm. c) silničního zákona ve vztahu k § 17 odst. 2 téhož zákona a jejich následná aplikace na skutkový stav zjištěný v přestupkovém řízení; od toho se pak odvíjí i právní kvalifikace skutku z hlediska vymezených skutkových podstat v zákoně o přestupcích.

Podle § 17 odst. 2, věty první zákona o silničním provozu platí, že *řidič, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče jedoucí za ním.*

Podle § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu platí, že *řidič nesmí předjíždět, jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích.*

Jak již bylo konstatováno, krajský soud vycházel z konstrukce, že na řešený skutkový stav nemohl dopadat § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu, nýbrž toliko § 17 odst. 2 téhož zákona, neboť ten jen vůči prvně zmiňovanému ustanovení ve vztahu speciality; proto již nelze řidiče jedoucí za řidičem, který předjíždí nebo hodlá předjíždět, podřazovat pod pojem *jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích* podle odstavce 5 písm. c) citovaného ustanovení. Z této premisy pak rezultoval i závěr o odlišné právní kvalifikaci skutku z pohledu zákona o přestupcích.

Nejvyšší správní soud provedl výklad § 17 odst. 2 a § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu a dospěl k závěru, že je třeba přisvědčit stěžovateli, neboť úvaha krajského soudu, na které vystavěl své právní závěry, je vskutku nesprávná.

Ustanovení § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu nemůže být považováno za *lex specialis* ve vztahu k § 17 odst. 5 písm. c) téhož zákona, neboť obě tato ustanovení dopadají na odlišné situace.

§ 17 odst. 2 zákona o silničním provozu stanovuje řidiči obecné povinnosti při předjíždění v rámci manévru vybočení ze směru své jízdy. Při provádění tohoto manévru je řidič povinen dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče jedoucí za ním. Samotný manévr předjíždění vybočením ze směru své jízdy je zákonem povolen, pokud však nebyl započat právě v rozporu s § 17 odst. 5 zákona, který stanoví situace, při kterých manévr předjíždění nesmí řidič vůbec zahájit. Pokud řidič zahájí předjíždějící manévr v souladu se zákonem, tj. nikoliv v situacích předpokládaných v § 17 odst. 5 zákona, je přitom (již v rámci probíhajícího předjíždění), mimo jiné, povinen dbát na zachování práv řidičů jedoucích za ním v tom smyslu, že je nesmí ohrozit ani omezit, například tím, že by byli nuceni snížit svoji rychlost. Ustanovení § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu tedy popisuje povinnosti řidiče při zákonně zahájeném a prováděném manévru předjíždění; další povinnosti při dokončování tohoto manévru jsou uvedeny v odstavci 3 téhož ustanovení.

Naopak § 17 odst. 5 zákona o silničním provozu taxativním způsobem vymezuje situace, ve kterých je předjíždění zakázáno, tj. řidič nesmí předjíždějící manévr vůbec zahájit. Obecně platí, že nevyskytnou-li se v silničním provozu situace uvedené v odstavci 5 citovaného ustanovení, může řidič zahájit předjíždění, přičemž, při současném dodržení ostatních povinností (§ 17 odst. 1 až 4 zákona), by mělo dojít k bezpečnému a plynulému předjetí. Zákazy předjíždění uvedené v odstavci 5 citovaného ustanovení jsou odvislé jednak od subjektivního posouzení konkrétní situace na silnici řidičem vozidla [písm. a) až c)], jednak jsou vymezeny místem na pozemní komunikaci [písm. d) až g)]; (srov. obdobně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 8. 2009, č. j. 9 As 77/2008 – 50, publikovaný pod č. 1938/2009 Sb. NSS; všechna rozhodnutí zdejšího soudu jsou dostupná z www.nssoud.cz).

Podle § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu je řidiči zakázáno předjíždět, *jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích*. Zužující výklad výrazu *jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích* tak, jak jej provedl krajský soud, nemůže obstát, neboť konstrukce § 17 nikterak nenapovídá tomu, že by pod takto vymezenou kategorii účastníků provozu na pozemních komunikacích (užitou v odstavci pátém) neměli spadat právě řidiči vozidel jedoucích za řidičem, který hodlá předjíždět. Ustanovení odstavce pátého je naopak záměrně formulováno poměrně obecně, aby umožňovalo postihnout všechny v praxi se vyskytující případy, které se mohou v provozu na pozemních komunikacích přihodit; k tomu srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 10. 9. 2009, sp. zn. 3 Tdo 1046/2009, dostupné z www.nsoud.cz. Ustanovení § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu je proto třeba vykládat tak, že řidič nesmí zahájit předjíždějící manévr, pokud je z konkrétní situace v provozu na pozemní komunikaci zřejmé, že by svým manévrem ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné – rozuměj všechny ostatní v úvahu přicházející – účastníky provozu na pozemních komunikacích. Pro tento výklad svědčí i vymezení pojmu účastníka provozu na pozemních komunikacích, kterým se podle § 2 písm. a) zákona o silničním provozu pro účely tohoto zákona rozumí *každý, kdo se přímým*

způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Doplnění slova „*jiní*“ v § 17 odst. 5 písm. c) zákona značí pouze a jen to, že pro účely tohoto ustanovení jsou z obecné kategorie účastníků provozu na pozemních komunikacích podle § 2 písm. a) téhož zákona vyňati protijedoucí řidiči, neboť vůči nim jsou kladeny zvýšené povinnosti - řidič nesmí začít předjíždět, pokud by je svým manévrem byť i jen omezil, zatímco ve vztahu k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích nesmí řidič začít předjíždět, jen pokud by je ohrozil.

Lze tedy učinit dílčí závěr, že i řidič jedoucí za řidičem, který hodlá předjíždět, je chráněn ustanovením § 17 odst. 5 písm. c) silničního zákona, neboť jako *jiný účastník provozu na pozemních komunikacích* nesmí být manévrem předjíždějícího řidiče ohrožen. Pokud by řidič, který hodlá předjíždět, měl svým manévrem ohrozit řidiče jedoucího za ním, nesmí takový manévr zahájit.

S ohledem na shora uvedené Nejvyšší správní soud dále zvažoval, jaké důsledky bude mít závěr o nesprávném právním hodnocení věci na napadený rozsudek krajského soudu a v jakém rozsahu (případně zda vůbec) se má vyjádřit i k otázkám subsumpce skutkového stavu věci pod příslušné zákonné ustanovení. Je totiž třeba připomenout, že žalobou bylo napadeno nejen právní hodnocení porušení povinností řidiče správními orgány, ale zpochybněn byl i skutkový stav, který měly správní orgány za nesporný a vytýkány byly též procesní vady v řízení před prvostupňovým orgánem. Krajský soud všechny námitky meritorně projednal, přičemž tvrzení o deficitech skutkových zjištění (sporné příčiny dopravní nehody, role druhého účastníka nehody) a procesních vadách označil za nedůvodné; naopak přisvědčil argumentaci žalobce o nesprávné právní kvalifikaci posuzovaného jednání. Obě správní rozhodnutí pak (v rozsahu týkajícím se žalobce) zrušil pouze z důvodu posledně zmiňovaného. Žalobce, zcela logicky (a v souladu s judikaturou zdejšího soudu – viz rozsudek ze dne 26. 7. 2007, sp. zn. 1 Afs 57/2006), proti tomuto rozsudku krajského soudu nebrojil kasační stížností, neboť jeho žalobě bylo vyhověno a napadená správní rozhodnutí byla (v rozsahu týkajícím se jeho osoby) odklizena. Naproti tomu žalovaný – stěžovatel kasační stížností brojil pouze proti právnímu názoru krajského soudu, kterým bylo zrušení částí správních rozhodnutí odůvodněno, tedy proti právnímu hodnocení věci; i tento postup je procesně zcela racionální.

Nejvyšší správní soud je v řízení o kasační stížnosti vázán dispoziční zásadou, vyjádřenou v ustanovení § 109 odst. 2 a § 109 odst. 3, větě před středníkem s. ř. s., dle kterých je při svém přezkumu vázán rozsahem a důvody kasační stížnosti. Nad rámec takto vymezený stěžovatelem může vykročit pouze z důvodů taxativně uvedených v ustanovení § 109 odst. 3, větě za středníkem, které jsou ovšem vyhrazeny pro nejtěžší vady řízení před krajským soudem (včetně nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí) a nezohledněnou nicotnost správního rozhodnutí. Jelikož existence důvodů posledně zmiňovaných nebyla v dané věci zdejším soudem zjištěna, musí se Nejvyšší správní soud držet v hodnocení zákonnosti napadeného rozsudku krajského soudu přísně v rámci důvodů předestřených stěžovatelem. Jelikož uznal důvodnost jeho kasační stížnosti, nezbylo mu, než napadený rozsudek zrušit a věc vrátit krajskému soudu k dalšímu řízení (§ 110 odst. 1, věta první před středníkem s. ř. s.), neboť jediný důvod, který krajský soud vedl ke zrušení části správních rozhodnutí, byl vyvrácen. Současně se však Nejvyšší správní

soud nemohl vyslovit k otázce aplikovatelnosti § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu na danou věc, jakkoli by se takový postup jevil, z hlediska procesní ekonomie, jako žádoucí. Nelze totiž přehlédnout, že žalobce zpochybňoval i některé otázky skutkové, které, jak již bylo uvedeno, nebyly krajským soudem akceptovány. Tento dílčí závěr krajského soudu však nebyl napaden kasační stížností a současně jej nelze považovat za nesporný mezi účastníky. Pokud by se tedy Nejvyšší správní soud k této otázce jakkoli vyjádřil, odebíral by tím fakticky žalobci možnost uplatnit v tomto směru vlastní argumentaci, což by mohl učinit, pokud by jeho žalobě vyhověno nebylo a rozsudek krajského soudu by kasační stížností napadl sám. Z těchto důvodů tedy Nejvyšší správní soud ustal na konstatování o nesprávném výkladu ustanovení § 17 odst. 2 a 5 písm. c) zákona o silničním provozu.

S ohledem na obsah vyjádření žalobce ke kasační stížnosti je vhodné závěrem poznamenat, že o vině a sankci za přestupek je oprávněn rozhodovat příslušný správní orgán podle § 52 a násl. zákona o přestupcích, a to v řízení vedeném v jeho procesním režimu. Správní soud toliko přezkoumává zákonnost aktů vydaných správními orgány v přestupkovém řízení; sám však není nadán pravomocí rozhodnout o tom, kdo a jakého přestupku se dopustil a jaká za to má být uložena sankce. Žalobce je vhodné též upozornit, že přestupkové řízení je zahajováno pro konkrétně vymezený skutek; pokud dojde kdykoliv později v řízení ke změně právní kvalifikace skutku, nic to nemění faktu, že přestupkové řízení bylo zahájeno, a je vedeno, pro stále totožné skutkové jednání. V oznámení o zahájení přestupku ze dne 10. 11. 2008, č. j. OD-23944/08-1678/2008-Cer, byl řešený skutek řádně a srozumitelně vymezen slovním popisem jednání, které bylo žalobci kladeno za vinu, a proto jen případná pozdější změna právní kvalifikace skutku nemůže mít sama o sobě vliv na zákonnost zahájeného přestupkového řízení.

O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti rozhodne krajský soud v novém rozhodnutí ve věci (§ 110 odst. 2, věta první s. ř. s.).

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

V Brně dne 19. srpna 2011

JUDr. Vojtěch Šimíček
předseda senátu