



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Pavla Molka (soudce zpravodaj) a soudců Petra Mikeše a Ondřeje Bartoše v právní věci žalobce: **Ing. V. P.**, zast. Ing. Mgr. Simonou Novotnou, advokátkou se sídlem Za Rozhlednou 1915, Roudnice nad Labem, proti žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**, se sídlem Zborovská 11, Praha 5, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 25. 10. 2024, č. j. 141882/2024/KUSK, o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Praze ze dne 24. 3. 2026, č. j. 50 A 3/2025-41,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žalobce **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **s e** náhrada nákladů řízení **n e p ř i z n á v á .**

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

[1] Posuzovaná věc se týká výkladu § 41 odst. 8 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), který upravuje povinnost řidičů motorových vozidel vytvořit prostor pro průjezd vozidel s právem přednostní jízdy (dále jen „vozidlo s PPJ“) a dalších vozidel spravujících pozemní komunikace či odstraňujících následky dopravních nehod. Sporné je, zda mají řidiči povinnost udržovat koridor pro průjezd těchto vozidel po celou dobu trvání dopravního omezení, tudíž i tehdy, pokud skrze něj zrovna neprojíždí žádné takové vozidlo.

[2] Žalobce dne 28. 6. 2024 ve 13:33 projížděl úsekem na 17. km dálnice D8 ve směru jízdy na Ústí nad Labem, kde se v důsledku dopravní situace vytvořil prostor pro vozidla

s PPJ. Policejní hlídka žalobce zastavila a sdělila mu, že svou jízdou ve vytvořeném koridoru porušil povinnost řidiče dle § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu, čímž spáchal přestupek. Věc byla postoupena k řízení Městskému úřadu v Kralupech nad Vltavou (dále jen „městský úřad“). Ten rozhodnutím ze dne 18. 9. 2024, č. j. MUKV 59024/2024 OD (dále jen „rozhodnutí městského úřadu“), uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona a uložil mu správní trest pokuty ve výši 2 000 Kč [dle § 35 písm. b), § 41 a § 46 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „přestupkový zákon“), ve spojení s § 125c odst. 5 písm. d) zákona o silničním provozu]. Spolu s tím městský úřad uložil žalobci povinnost nahradit náklady řízení ve výši 2 500 Kč dle § 95 odst. 1 přestupkového zákona ve spojení s § 79 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu. Žalobce se odvolal. Žalovaný následně napadeným rozhodnutím žalobcovo odvolání zamítl.

[3] Žalobce neuspěl ani s žalobou podanou ke Krajskému soudu v Praze (dále jen „krajský soud“). Ten v napadeném rozsudku nejprve uvedl, že mezi stranami nebylo sporné, že se dne 28. 6. 2024 ve 13:33 na výše uvedeném úseku dálnice vytvořila kolona pomalu jedoucích vozidel. Sporné není ani to, že žalobce jel (alespoň zčásti) svým vozidlem v utvořeném koridoru pro vozidla s PPJ. Podstatná a mezi stranami sporná však byla právní otázka, zda již samotné užití koridoru k vlastní jízdě zakládá rozpor s § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu, nebo zda k porušení zákona dojde až v případě reálného omezení průjezdu vozidla s PPJ. Správní orgány vycházely z toho, že taková podmíněnost není nutná. Již samotné vytvoření prostoru pro průjezd těchto vozidel zakládá řidiči povinnost ponechat koridor volný. Žalobce naopak tvrdil, že k porušení výše uvedeného ustanovení dojde, až když je vozidlo s PPJ skutečně omezeno v průjezdu koridorem.

[4] Krajský soud uvedl, že § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu dosud judikatura nijak neinterpretovala. Přiklonil se k jazykovému výkladu tohoto ustanovení a uvedl, že samotné vytvoření prostoru pro průjezd vozidel s PPJ znamená, že do něj mohou vjet *přávě jen vozidla s PPJ* (§ 41 odst. 8 věta třetí), popř. též vozidla správce pozemní komunikace a vozidla sloužící k odstranění následků dopravní nehody nebo překážky provozu na pozemních komunikacích. To logicky implikuje, že řidiči ostatních vozidel jsou povinni nechat tento pruh volný a nevjíždět do něj. Soud odkázal rovněž na komentářovou literaturu, z níž také přímo vyplývá zákaz vjezdu řidičů do tohoto prostoru. Tím má být zajištěn skutečně plynulý průjezd vozidel s PPJ. Potvrdil tak závěry žalovaného, že této povinnosti se musejí podrobit všichni řidiči bez rozdílů, a to již od okamžiku vytvoření koridoru. Žalobcem tvrzená akutnost potřeby průjezdu těchto vozidel nebyla dle krajského soudu nijak relevantní.

[5] Za lichou označil rovněž žalobcovu argumentaci ohledně pochopení situace rozumem průměrného člověka dle § 4 odst. 1 občanského zákoníku. Ustanovení se totiž týká soukromoprávních vztahů, zejména ochrany práv třetích osob v rámci závazkových jednání. Žalobcovu interpretaci, že si každý řidič (průměrný jednotlivec) je schopen sám vyhodnotit, jak bude dodržovat pravidla silničního provozu, krajský soud striktně odmítl. Zákonná regulace by byla nadbytečná, postačovalo-li by uvážení průměrného řidiče, kdy vytvořit koridor pro průjezd vozidel s PPJ a kdy to ještě není potřeba. Taková možnost by vedla k absurdním důsledkům. Jako jeden z příkladů krajský soud uvedl možnost, aby si řidič jedoucí v obci sám vyhodnotil, zda se v jeho okolí nachází nějaký chodec, kterého by

pokračování

mohl ohrozit, a podle toho by teprve přizpůsobil rychlost své jízdy. Dále by bylo absurdní, kdyby si řidič mohl sám vyhodnocovat únosnou hladinu alkoholu v krvi za jízdy. Tuto žalobcovu argumentaci tak označil za zcela mylnou.

[6] Dle krajského soudu by aktuální přítomnost vozidel s PPJ mohla mít význam pouze při úvaze o výši správního trestu, a to z hlediska přitěžujících okolností případu. V posuzované věci se výše pokuty pohybovala na spodní hranici zákonné sazby, která činí 2 000 Kč až 5 000 Kč. Skutečnost, že žalobce fakticky neomezil žádné vozidlo s PPJ v průjezdu, byla zohledněna při uložení pokuty na spodní hranici zákonné sazby.

[7] Soud dále považoval za bezpředmětné zkoumat aktuální dopravní situaci v době spáchání přestupku a to, zda daným místem projížděla nějaká vozidla s PPJ či nikoliv. Přestupek žalobce spáchal již tím, že vjel do utvořeného koridoru. Nad rámec uvedených závěrů krajský soud uvedl, že zhlédl videozáznamy z policejního vozidla i z palubní kamery žalobcova auta, které jsou součástí správního spisu. Na jejich základě přisvědčil žalobci, že ani v průběhu třiceti minut po zastavení policistou žádné vozidlo s PPJ v daném úseku neprojelo. Soud tak nepopřel, že žalobce žádné takové vozidlo neomezil. Tato skutečnost však nemohla mít vliv na vyvinění se z odpovědnosti za porušení povinnosti dle § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu, a tedy na spáchání přestupku.

II. Obsah kasační stížnosti a vyjádření žalovaného

[8] Žalobce (dále „stěžovatel“) podal proti napadenému rozsudku kasační stížnost z důvodu dle § 103 odst. 1 písm. a) zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“). Navrhuje, aby Nejvyšší správní soud (dále též „NSS“) zrušil napadený rozsudek a věc vrátil krajskému soudu k dalšímu řízení.

[9] Na úvod vyjádřil souhlas s argumentací správních orgánů ve všech otázkách s výjimkou toho aspektu, který krajský soud shrnul v bodě 9 napadeného rozsudku. Setrvale tvrdí, že jediný správný výklad každého ustanovení musí vycházet z jasného úmyslu zákonodárce. Žalovaný ani krajský soud se k této otázce nevyjádřili. Krajský soud svůj závěr opírá pouze o komentářovou literaturu, jelikož dle jeho slov nebyl § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu dosud v judikatuře vyložen. Stěžovatel však trvá na tom, že jeho „vjetí do záchranářské uličky“, jak popsal situaci zasahující policista, nenaplnilo nezbytné atributy skutkové podstaty přestupku dle smyslu zamýšleného zákonodárcem.

[10] Z důvodové zprávy k zákonu o silničním provozu podle něj plyne, že zákonodárce toto ustanovení nezamýšlel jako absolutní povinnost řidičů nevjíždět do vytvořeného koridoru, ale jako povinnost reagovat na aktuální dopravní situaci. Zdůraznil, že smyslem úpravy je podle důvodové zprávy umožnit rychlý a bezpečný průjezd vozidel s právem přednosti jízdy.

[11] Dále argumentuje systematickým výkladem. Ustanovení § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu je součástí úpravy práva přednosti jízdy, nikoliv obecné úpravy chování řidičů, jak krajský soud chybně zobecňuje v bodech 26 a 27 napadeného rozsudku. Zamýšleli by zákonodárce zohlednit absolutní povinnost, odstranil by neurčité pojmy jako „pomalu“ a „při pravém okraji“, případně by uvedl povinnost jako trvalou. Naopak z důvodové zprávy plyne, že povinnost je podmíněná danou situací, což naznačují právě ony neurčité pojmy.

[12] Stěžovatel označuje za zajímavé, že krajský soud nedospěl v bodech 26 a 27 napadeného rozsudku k argumentu *ad absurdum* opačného významu, například, že by řidiči museli trvale jet pomalu na prázdné komunikaci, i bez jakéhokoliv vozidla s PPJ, což by ohrozilo plynulost provozu. Takový výklad by odporoval § 4 písm. a) zákona o silničním provozu.

[13] Dále odkázal na relevantní judikaturu NSS k následujícím otázkám: 1) neurčité právní pojmy jsou situační a nikoliv absolutní (stěžovatel odkazuje na „sp. zn. 1 As 33/2009“); 2) správní orgány nesmí vytvářet či rozšiřovat povinnosti nad rámec účelu zákona (sp. zn. 6 As 114/2014); 3) pro výklad právní normy je klíčový její účel (sp. zn. 2 As 43/2016) a 4) výklad povinností řidiče musí být přiměřený a nesmí vést k absurdním důsledkům (sp. zn. 9 As 69/2018).

[14] Shrnutí, že správní orgány i krajský soud dovodily povinnost, která ve skutečnosti nevznikla, jelikož nebylo přítomno žádné vozidlo s PPJ, nebyly dány světelné ani zvukové signály, ani nebyla zjevná potřeba průjezdu. Zdůraznil, že tato právní otázka ještě nebyla judikaturou NSS řešena, a navrhl, aby NSS přijal výklad, že povinnost dle § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu je situačně podmíněná a vzniká pouze při splnění konkrétních zákonných podmínek, nikoliv absolutně.

[15] **Žalovaný** považuje stěžovatelovu argumentaci za zavádějící a zužující zákonné povinnosti řidičů. Zákon o silničním provozu stanovuje řidičům povinnosti podmíněné a preventivní. Účelem posuzovaného ustanovení je zajistit, aby řidiči nevytvářeli překážky znemožňující průjezd vozidel s PPJ. Stěžovatel s důvodovou zprávou pracuje selektivně, vytrhává jednotlivé formulace z celkového legislativního kontextu. Snaží se do zákona doplnit podmínku, kterou zákonodárce výslovně nestanovil. Model nastíněný stěžovatelem by byl neslučitelný s bezpečností silničního provozu. Jeho fungování nemůže být založeno na individuálních subjektivních úvahách jednotlivých řidičů o potřebnosti průjezdu vozidla s PPJ. Povinnost je objektivní, a nikoliv situačně podmíněná.

[16] Žalovaný považuje za zavádějící stěžovatelovu argumentaci, že krajský soud a správní orgány považují povinnost v § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu za absolutní. Z ničeho neplyne, že řidiči musejí trvale jezdit pomalu, či neustále vytvářet koridor. Taková povinnost je vázána na konkrétní dopravní situaci. Žalovaný se plně ztotožnil s napadeným rozsudkem. Je z něj zřejmé, jaké skutkové okolnosti krajský soud zohlednil a proč neshledal žalobní argumentaci důvodnou. Navrhuje, aby NSS kasační stížnost zamítl.

III. Posouzení Nejvyšším správním soudem

[17] NSS posoudil kasační stížnost v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů a zkoumal, zda napadený rozsudek netrpí vadami, k nimž by musel přihlídnout z úřední povinnosti dle § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.

[18] Jedná se o věc, kterou před krajským soudem rozhodoval samosoudce, a proto se NSS podle § 104a s. ř. s. dále zabýval otázkou, zda kasační stížnost svým významem podstatně přesahuje zájmy stěžovatele a je-li přijatelná. Pokud by tomu tak totiž nebylo, musela by být odmítnuta jako nepřijatelná. NSS přijme kasační stížnost k věcnému přezkumu pouze v případě rozpoznatelného dopadu řešené právní otázky nad rámec konkrétního

pokračování

případu, a to i) z důvodu neexistence, nejednotnosti nebo potřeby překonání judikatury, nebo ii) v případě zásadního pochybení krajského soudu (usnesení NSS ze dne 26. 4. 2006, č. j. 1 Azs 13/2006-39, č. 933/2006 Sb. NSS).

[19] NSS shledal kasační stížnost přijatelnou, neboť nyní sporná právní otázka nebyla doposud v judikatuře řešena. Kasační stížnost proto přesahuje vlastní zájmy stěžovatele.

[20] Kasační stížnost je tedy přijatelná, avšak není důvodná.

[21] Pro posuzovanou věc je rozhodná následující zákonná úprava. Dle § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu *není-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 směřjí 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 směřjí 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] Podle § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona se fyzická osoba 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.

[23] Stanovení správního trestu se opírá o § 125c odst. 5 písm. d) stejného zákona, dle něhož se za přestupek uloží pokuta od 2 000 Kč do 5 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. e) bodu 6, písm. f) bodu 4, 12, 13 nebo 14, písm. g) nebo k) nebo odstavce 4.

[24] Mezi stranami je sporná otázka, zda již samotné užití prostoru pro průjezd vozidel s PPJ k vlastní jízdě zakládá rozpor s § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu, nebo zda k porušení zákona dojde až v případě reálného omezení průjezdu vozidla s PPJ. Správní orgány vycházely z předpokladu, že již samotné vytvoření prostoru pro průjezd těchto vozidel zakládá řidiči povinnost ponechat prostor zcela volný. Stěžovatel však zastává opačný názor, tedy že k porušení povinnosti stanovené v § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu dojde až v případě, dojde-li přítomností běžného vozidla v „záchrannářské uličce“ ke skutečnému omezení vozidla s PPJ v průjezdu.

[25] NSS přisvědčuje stěžovateli jedině v tom, že se výkladem § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu skutečně dosud ve své judikatuře nezabýval, takže kasační stížnost je přijatelná. Samotné kasační námitky však nejsou důvodné.

[26] Stěžovatel namítá, že se správní orgány ani krajský soud nevyjádřily k tomu, že při výkladu jakéhokoliv ustanovení je třeba vycházet z jasného úmyslu zákonodárce. Stěžovatel cituje tři pasáže z důvodové zprávy k posuzovanému ustanovení. Z nich dovozuje, že povinnost řidičů nevjíždět do vytvořeného prostoru není absolutní a je nutno ji vykládat jako povinnost reagovat na aktuální dopravní situaci. V tomto NSS se stěžovatelem nesouhlasí.

[27] Zaprvé, NSS není zcela jasné, z jaké důvodové zprávy stěžovatel převzal níže uvedené citované pasáže (*pozn. NSS: zvýraznění textu stěžovatelem zůstala ponechána*):

*„Účelem navrhované úpravy je zajistit, aby **v situacích, kdy je to nezbytné**, byl umožněn rychlý a bezpečný průjezd vozidel s právem přednosti jízdy, zejména v hustém provozu, kde často dochází k zablokování jízdních pruhů.“*

*„Povinnost řidičů není koncipována jako trvalá, ale jako povinnost **reagovat na konkrétní dopravní situaci**.“*

*„Povinnost vzniká tehdy, kdy je **zřejmé**, že vozidlo s právem přednosti jízdy **potřebuje projet**.“*

[28] NSS však nahlédl do důvodové zprávy a zjistil, že ani jedna z uvedených pasáží není její součástí. Není tak zřejmé, z jaké důvodové zprávy stěžovatel vycházel a zda se jedná o skutečné citace. Z důvodové zprávy, dostupné v plném znění na internetových stránkách Poslanecké sněmovny ČR (sněmovní tisk 833/0, část č. 1/4, k zákonu o silničním provozu, následně přijatý jako zákon č. 411/2005 Sb., kterým byl do § 41 vložen posuzovaný odstavec 8) totiž k § 41 odst. 8 tohoto zákona (resp. tam uvedeno „k bodu 31“) plyne, že *„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 a 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 služby, která provádí odtahy havarovaných vozidel.“*

[29] Zde vyjádřený úmysl zákonodárce je dle NSS naprosto zřejmý. Pravidlo vyjádřené v § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu míří na případy, kdy v důsledku velké hustoty provozu či dopravní nehody vznikne kolona, která může způsobit uvíznutí vozidel s PPJ. Aby se takovým situacím předcházelo a byla tak zachována průjezdnost vozidel s PPJ, důvodová zpráva zdůrazňuje, že *„se ostatním řidičům **zakazuje do něj vjíždět**“* nebo *„v něm sledovat vozidla s právem přednostní jízdy“*.

[30] Stěžovatel tak svou kasační argumentaci úmyslem zákonodárce založil na neexistujících částech důvodové zprávy. Tento závěr podporuje také detail, že ve stěžovatelových citacích „důvodové zprávy“ (stejně jako ve zbylém textu kasační stížnosti) je uvedeno „vozidlo s právem přednosti jízdy“, kdežto přímo v zákoně i v jeho důvodové zprávě je užíván pojem „vozidlo s právem přednostní jízdy“.

[31] Správním orgánům ani krajskému soudu nelze vytýkat, že se nevěnovaly úmyslu zákonodárce, jak tvrdí stěžovatel. Byť jejich rozhodnutí a napadený rozsudek přímo neobsahují citaci důvodové zprávy, materiálně ve svém odůvodnění vycházely z totožných závěrů a zohlednily skutečný smysl právní úpravy § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu,

pokračování

který krajský soud rozebral v bodě 25 rozsudku, kde provedl teleologický výklad daného ustanovení. Krajský soud nijak nepochybil.

[32] Krajský soud v napadeném rozsudku správně odkázal na komentářovou literaturu. Ačkoliv komentářová literatura nepředstavuje závazný výklad práva, představuje významný názor odborníků. Zejména pokud se proto liší závěr soudu od komentářové literatury, je vhodné vysvětlit důvod tohoto odchýlení, pokud na něj účastník poukazuje. To však není tento případ, kdy komentáře dochází ke stejnému závěru jako soud. Ke komentáři citovanému krajským soudem v bodě 23 jeho rozsudku lze souhlasně doplnit další, podle nějž *„na místech, kde se tvoří kolony, jsou řidiči stojících nebo pomalu jedoucích vozidel povinni vytvořit tzv. koridor (uličku) pro vozidla s právem přednostní jízdy. (...) Ostatním řidičům je zakázáno do koridoru vjíždět, s výjimkou řidičů některých zde uvedených vozidel“* (Zůbek, J. § 41 [Výčet výjimek]. In: Zůbek, J., Dirhan, M. a kol. *Zákon o silničním provozu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2025, s. 283 až 285). I podle názorů odborné literatury tak je smysl tohoto pravidla zcela nepochybný.

[33] Z jiného komentáře vyplývá, že povinnost vytvořit koridor *„vzniká již v okamžiku, kdy dojde k takovému omezení plynulosti provozu, že se začnou tvořit kolony pomalu jedoucích vozidel, nikoliv až v okamžiku, kdy dojde k úplnému zastavení provozu. Jen důsledným dodržováním této povinnosti je zajištěn skutečně plynulý průjezd vozidel oprávněných vytvořeným koridorem projíždět.“* Dále uvádí, že *„Ministerstvo dopravy změnu odůvodnilo v tiskové zprávě publikované na svých webových stránkách následovně: ‚Potřebujeme sladit česká pravidla s těmi v Německu, Rakousku a brzy i na Slovensku. Navíc by se každý řidič stejně jako v okolních státech měl naučit vytvářet záchrannou uličku už při dojezdu do kolony‘ (...). Důležité také je, aby řidiči uličku vytvářeli včas, tedy již v pomalu jedoucí koloně vozidel. Po zastavení auta je totiž komplikovanější úhybný manévr provést“* (Novopadský, D. § 41. *Zákon o silničním provozu*. In: Novopadský, D., Vetešník, P., a Bezděkovský, K. ASPI, 2022).

[34] O skutečném úmyslu zákonodárce, vyjádřeném v důvodové zprávě a interpretovaném v komentářové literatuře, proto nelze pochybovat. Povinnost ponechat prostor pro vozidla s PPJ volný od vzniku dopravního omezení až do jeho ukončení není povinností podmíněnou danou situací, tedy tím, zda zrovna v prostoru projíždí takové vozidlo či nikoliv, ale povinností preventivní. Povinnost vytvořit prostor a nevjíždět do něj vzniká bezprostředně se vznikem dopravního omezení. Skutečnost, zda tímto prostorem v průběhu dopravního omezení projedou vozidla s PPJ či nikoliv, není pro existenci této povinnosti rozhodná.

[35] Stěžovatelova argumentace s odkazy na údajný úmysl zákonodárce, kterou se snaží podsunout NSS svoji verzi výkladu § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu, je lichá a nemůže obstát. NSS proto potvrzuje závěry krajského soudu a konstatuje, že smyslem a účelem úpravy § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu je zavést opatření směřující k zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Není na vůli jednotlivých řidičů, aby si nezbytnost takového opatření sami vyhodnocovali.

[36] Stěžovatel v závěru kasační stížnosti poukázal na čtyři „relevantní“ rozsudky NSS, které dle něj podporují jeho výklad § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu. Ke každému rozsudku v jedné větě shrnul jeho hlavní závěr. NSS si prověřil relevanci jednotlivých

odkazů a dospěl k závěru, že citované spisové značky rozsudků po obsahové stránce nekorelují s uvedenými závěry. Jednoduše lze tyto nesrovnalosti shrnout takto:

- Stěžovatelem uváděný rozsudek ve věci sp. zn. 1 As 33/2009 (přesněji rozsudek NSS ze dne 26. 5. 2010, č. j. 1 As 33/2009-167) neříká, že neurčité právní pojmy je třeba vykládat situačně a ne absolutně; ve skutečnosti se NSS v tomto rozsudku věnuje zejména likvidačnímu charakteru uložené pokuty a posouzení závažnosti správního deliktu vinařství za uvádění nevhodného vína do oběhu;
- rozsudek ve věci sp. zn. 6 As 114/2014 (*pozn. NSS: není zřejmé, zda stěžovatel myslel usnesení rozšířeného senátu ze dne 30. 9. 2015, č. j. 6 As 114/2014-55, č. 3339/2016 Sb. NSS, nebo rozsudek NSS ze dne 26. 10. 2015, č. j. 6 As 114/2014-69*) se přímo netýká otázky extenzivního výkladu povinnosti řidičů, ale případu spáchání přestupku, za který hrozily řidiči 3 body, avšak dle NSS měla být použita pozdější příznivější právní úprava (2 body);
- rozsudek ve věci sp. zn. 2 As 43/2016 (*pozn. NSS: není jisté, zda stěžovatel myslel usnesení rozšířeného senátu ze dne 29. 8. 2017, č. j. 2 As 43/2016-72, č. 3638/2017 Sb. NSS, nebo rozsudek NSS ze dne 5. 10. 2017, č. j. 2 As 43/2016-83*) se věnuje zejména procesní otázce vyrozumění nových vlastníků stavby o možnosti uplatňovat práva osob zúčastněných na řízení a vyjádření silničního správního úřadu k napojení stavby na veřejnou dopravní infrastrukturu, a nikoliv k teleologickému výkladu zákona v případě užití neurčitých pojmů;
- rozsudek ve věci sp. zn. 9 As 69/2018 (resp. rozsudek NSS ze dne 22. 8. 2019, č. j. 9 As 69/2018-58) ve skutečnosti nezdůrazňuje, že výklad povinnosti řidiče musí být přiměřený a nesmí vést k absurdním důsledkům, obsahově se totiž týká odpovědnosti provozovatele vozidla za neoprávněné parkování na vyhrazeném parkovišti.

[37] NSS dále nebude detailně popisovat odůvodnění citovaných rozsudků. Pro posouzení nynější věci by to bylo nadbytečné. Postačuje obecné zjištění, že obsah citovaných rozsudků jednoznačně neodpovídá stěžovatelovým tvrzením. Odkazovaná judikatura tak dle NSS není relevantní a samotné odkazy jsou zavádějící. Uvedení data a přinejmenším konkrétního čísla jednacího rozhodnutí je stěžejní pro správnou identifikaci daného rozhodnutí senátu NSS, případně rozšířeného senátu. Jak ovšem NSS již dříve uvedl v bodě 32 rozsudku ze dne 11. 8. 2025, č. j. 8 As 75/2025-46, „*nepřiléhavé citace judikatury samy o sobě nejsou vadou kasační stížnosti. Jde spíše o jeden z indikátorů svědčících o celkové kvalitativní úrovni posuzované kasační stížnosti.*“

[38] V tomto ohledu NSS připomíná, že smysl povinného advokátního zastoupení v řízení o kasační stížnosti je právě v tom, aby argumentace obsažená v kasační stížnosti dosahovala té kvality, kterou lze od advokáta jako právního profesionála očekávat. Tomu rozhodně neodpovídají odkazy na judikaturu vyjadřující se ke zcela jiným otázkám, než se v kasační stížnosti uvádí, či na neexistující pasáže důvodové zprávy k zákonu. Kasační stížnost tak působí dojmem, že byla zpracována umělou inteligencí, aniž by zástupkyně žalobce ověřila správnost tvrzených údajů, nebo byla zpracována se záměrným uvedením nepravdivých údajů. NSS v tomto směru odkazuje na čl. 4 odst. 3 usnesení představenstva

pokračování

ČAK, č. 1/1997 Věstníku ČAK, kterým se stanoví pravidla profesionální etiky a pravidla soutěže advokátů České republiky (etický kodex). Podle něj *projevy advokáta v souvislosti s výkonem advokacie jsou věcné, strážlivé, a nikoliv vědomě nepravdivé*. NSS má pochybnosti zda těmto povinnostem zástupkyně stěžovatele dostála.

[39] Krátce se NSS pozastaví také u kasační argumentace o systematickém výkladu § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu. Stěžovatel tvrdí, že je součástí úpravy práva přednosti jízdy, a nikoliv obecné úpravy chování řidičů, jak dle něj chybně zobecňuje krajský soud v bodech 26 a 27 napadeného rozsudku. Již na první shlednutí je zřejmé, že rovněž tato námitka je mylná, ostatně posuzované ustanovení má z hlediska systematiky jiné zařazení. V této části rozsudku krajský soud vyvrátil žalobní argumentaci ohledně užití § 4 odst. 1 občanského zákoníku, ze kterého stěžovatel dovozoval, že každý průměrný jednotlivec (řidič) je schopen si sám vyhodnotit, zda a kdy má vytvořit prostor pro vozidla s PPJ. Následně v bodě 27 rozsudku uvedl několik absurdních situací, k nimž by mohlo následováním stěžovatelova výkladu dojít. Ve vztahu k druhé části námitky lze dodat, že § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu je zařazen v Části první, Hlavě II (Provoz na pozemních komunikacích), Dílu 3 (Pravidla provozu na pozemních komunikacích) a Oddílu 2 (Jízda vozidly ve zvláštních případech). NSS proto námitku ohledně systematického výkladu ustanovení považuje za obecnou a částečně mylnou. NSS vyvrátil stěžovatelova tvrzení a dále se jimi nebude zabývat.

[40] S ohledem na výše uvedené závěry je třeba žalovanému a krajskému soudu přisvědčit v tom, že stěžovatelova jízda v prostoru pro vozidla s PPJ naplnila skutkovou podstatu přestupku dle výše citovaných ustanovení. Není sporné, že se stěžovatel v době trvání dopravního omezení na dálnici nacházel v prostoru vyhrazeném pro vozidla s PPJ, přičemž řidič spáchá přestupek již tím, že poruší právě zákaz vjet do tohoto prostoru. Krajský soud tedy nepochybil, zamítl-li žalobu proti rozhodnutí žalovaného, potvrzujícímu, že stěžovatel spáchal daný přestupek.

[41] Na okraj považuje NSS za vhodné korigovat v jednom detailu napadený rozsudek. Z rozhodnutí městského úřadu totiž plyne, že výše uložené pokuty činila 2 000 Kč, a nikoliv 2 500 Kč, jak krajský soud uvedl v rekapitulaci v bodě 4 rozsudku a následně ve svém odůvodnění v bodě 28. Jednalo se však zřejmě pouze o drobné přehlédnutí skutečné výše pokuty. Mimo ni byla totiž stěžovateli současně uložena povinnost nahradit náklady řízení, a to právě ve výši 2 500 Kč. Tato drobná nesrovnalost nicméně nemá vliv na zákonnost napadeného rozsudku.

[42] Nad rámec nutného posouzení NSS uzavírá, že ohleduplné a předvídatelné jednání řidiče na úsecích s dopravním omezením by se mělo řídit zásadou (morálním imperativem), podle níž má každý jednat tak, aby jeho chování obstálo jako obecné pravidlo pro všechny účastníky provozu. V daném případě to konkrétně znamená, že pokud by i ostatní řidiči používali „záchranářskou uličku“ stejným způsobem jako stěžovatel, tak by prostě zmizela a stala se pro vozidla s PPJ nepoužitelnou, se všemi důsledky, jež z toho mohou plynout. Dodržování pravidel silničního provozu je ve veřejném zájmu, neboť slouží k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu, a tím k ochraně života a zdraví jeho účastníků.

IV. Závěr a náklady řízení

[43] Z uvedených důvodů dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že kasační stížnost není důvodná, a proto ji dle § 110 odst. 1 s. ř. s. zamítl.

[44] O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle úspěchu ve věci v souladu s § 60 odst. 1 větou první s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatel v řízení úspěch neměl, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému žádné náklady v řízení o kasační stížnosti nevznikly, proto se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává.

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

V Brně 4. září 2026

Pavel Molek
předseda senátu