



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyně Mgr. Janou Komínkovou ve věci

žalobce: **J.K.**, narozený ..., bytem ...
zastoupený JUDr. Jaroslavem Vovsíkem, advokátem
sídlem Malá 43/6, 301 00 Plzeň

proti
žalovanému: **Krajský úřad Plzeňského kraje**
sídlem Škroupova 18, 306 13 Plzeň

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 6. 1. 2017, č. j. DSH/15319/16,

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 6. 1. 2017, č. j. DSH/15319/16 se zrušuje a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen žalobci zaplatit náhradu nákladů řízení ve výši 11.228,- Kč do jednoho měsíce od právní moci rozsudku k rukám právního zástupce žalobce JUDr. Jaroslava Vovsíka.

Odůvodnění:

1. Žalobce se žalobou domáhal zrušení výše označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo k odvolání žalobce změněno rozhodnutí Městského úřadu Stod, odbor správního a dopravního, ze dne 25.10.2016 č.j. 12832/16/OSD, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním

provozu“), ve znění pozdějších předpisů, pro porušení § 5 odst. 1 písm. b) a § 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., za což mu byla uložena pokuta 2.500,-Kč. Žalovaný změnil prvostupňové rozhodnutí tak, že „první část výroku rozhodnutí končící slovy „došlo k hmotné škodě na vozidlech ve výši cca. 100.000,-Kč“ nyní zní „J.K. nar. ..., je vinen z nevědomé nedbalosti přestupkem podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, pro porušení § 5 odst. 1 písm. b) a § 21 odst. 1 téhož zákona, neboť dne 20.4.2016 v 16:10 hod. na pozemní komunikaci č. III./18033 v kilometru 0,57 v k.ú. Dobřany, mezi obcí Dobřany a silnicí č. I./27, jel jako řidič s traktorem SPZ ... a s přívěsem SPZ ... po silnici č. III./18033 po rovném a přímém úseku ve směru jízdy od obce Dobřany, směrem k silnici č. I./27 (ke skládce Vysoká), kdy nesledoval situaci v silničním provozu a nepřesvědčil se, zda může bezpečně odbočit, začal odbočovat vlevo na místo ležící mimo komunikaci – na pole, a to právě v době, kdy byl předjížděn řidičem s vozidlem Škoda Octavia SPZ ... a následně došlo ke střetu pravé boční části osobního vozidla Škoda Octavia s levým předním kolem traktoru Massey Ferguson. Při dopravní nehodě došlo ke hmotné škodě na vozidlech ve výši cca. 100.000,-Kč.“. Ve zbytku bylo prvostupňové rozhodnutí odvolacím orgánem potvrzeno.

2. Žalobce v žalobě především namítal, že žalovaný změnil prvostupňové rozhodnutí způsobem, který je zcela nesrozumitelný a nepřezkoumatelný. Podle žalobce cosi se na rozhodnutí mění, ale celý výrok by musel být porovnáván slovo od slova, aby bylo zjištěno, v čem. Podle žalobce ani první část výroku prvostupňového rozhodnutí není v souladu s první částí rozhodnutí odvolacího úřadu a ve druhé části rozhodnutí počínaje částkou 100.000,-Kč není uvedeno, kde první část rozhodnutí začíná a v čem je znění odvolacího rozhodnutí odlišné. Podle žalobce prvostupňové rozhodnutí lze považovat za srozumitelné.
3. Žalobce dále namítal, že správní orgán neuvedl, jaké povinnosti má řidič, který předjíždí a zda tyto povinnosti splnil či nikoliv. Žalobce poukázal na ustanovení § 17 odst. 5 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., podle něhož nesmí řidič předjíždět, dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo nebo v jiném volném jízdním pruhu. Pokud tedy vpředu jedoucí vozidlo dává znamení pro odbočování, nesmí ho řidič předjet. Správní orgán I. stupně poukázal v této souvislosti na rozhodnutí Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) sp.zn. 2As 132/2012. V dané věci není pochyb o tom, že odbočující vozidlo blikalo. To vyplývá z výpovědi svědka Š., který uváděl, že proti němu jel traktor a blikal, s tím, že se chystá odbočit přes jeho jízdní pruh. Podle svědka byla vzdálenost dostatečná, aby to stihl. Když blikající traktor předjelo vozidlo a najednou začalo traktor předjíždět další vozidlo, připadalo mu, že řidič začal předjíždět traktor a zároveň začal traktor odbočovat. Řidič předjíždějící Octavie svědek T. uvedl, že v dálce viděl jet traktor s valníkem, viděl, jak jej předjíždí automobil, který se před traktor zařadil, tak přidal plyn a začal předjíždět. Zhruba na úrovni valníku začal traktor odbočovat. Uváděl, že do levého jízdního pruhu přešel zhruba 100 m za soupravou. Tento svědek uváděl, že neviděl, že by řidič traktoru dával znamení, nicméně připustil, že řidič ho po nehodě upozorňoval na to, že měl vidět blikání traktoru. Spolujezdec tohoto řidiče svědek D. potvrdil, že traktor nejprve předjíždělo jiné vozidlo, oni čekali, až se zařadí, pak začali předjíždět a traktor začal odbočovat. Ani tento svědek neviděl, zda traktor blikal, a uváděl, že podle něho byly blinkry zakryty plastovými barely, což ovšem podle žalobce fotodokumentace ani protokol o dopravní nehodě nepotvrzují. Podle žalobce prvostupňové rozhodnutí řeší otázku šalamounsky, když má za prokázané, že žalobce dával znamení o změně směru jízdy, avšak nelze spolehlivě zjistit, zda bylo na zadní části soupravy viditelné. Přitom nesporně bylo toto znamení zkoušeno a bylo

viditelné, jak potvrdil řidič T. a jak se přesvědčili policisté v místě střetu. Podle žalobce otázku blikajícího vozidla hodnotí správný orgán nesprávně a jednostranně ve prospěch řidiče T. Pokud nelze vyvrátit tvrzení řidiče T., že žádné znamení o změně směru jízdy neviděl, je neprávne interpretován údaj tohoto svědka a není respektována zásada *in dubio pro reo*. Svědek totiž 20. 4. 2016 na policii uvedl, že nemůže uvést, zda-li řidič traktoru dával směrové znamení, což je něco jiného, než že jej neviděl. Stejně tak nelze vykládat ve prospěch svědka T. výpověď svědka D., když ten blikáč neviděl. Správní orgány obou stupňů podle žalobce vychází výlučně z hodnocení chování žalobce. Žádný z orgánů si ovšem nepoložil otázku, kdo zavinil dopravní nehodu za situace, kdy traktor s vlekem řádně a včas dával znamení o změně směru jízdy. Místo toho správní orgán I. stupně spekuluje tím, že zapnutí ukazatele bylo provedeno včas, a skutečnost, že jej svědci neviděli, mohla být způsobena např. tím, že blikáč přívěsu nepracoval správně nebo svědci nesledovali dostatečně situaci v provozu či byli oslněni sluncem. Podle názoru správního orgánu v souladu s údajem znalce žalobce delší dobu před odbočením dával znamení o změně směru jízdy, pak byl předjet vozidlem a posléze začal odbočovat. Jeden a půl vteřiny před odbočením se nepřesvědčil pohledem do zpětného zrcátka či přes rameno, zda již není předjížděn. Do té doby předjížděn nebyl, pak již ano, a přesto začal odbočovat. Podle žalobce se jeví tato argumentace logickou, je však nereálná. Řidič odbočujícího vozidla se musí nejprve podívat do zpětného zrcátka, není-li předjížděn, dá znamení o změně směru jízdy a začne najíždět ke středu vozovky. Po tuto dobu může sledovat provoz za sebou, avšak poté již musí sledovat provoz před sebou, neboť vyjíždí ze silnice a křížuje protisměr. Znalec z nepřesných údajů, jako jsou rychlost obou vozidel, vzdálenosti od kraje vozovky a místa předpokládaného střetu vypočetl, že jeden a půl vteřiny mohl žalobce předjíždějící vozidlo vidět a mohl na ně reagovat či dokonce zastavit. Znalci je známa reakční doba řidiče a prodlevy brzd 1,2 vteřiny, takže z původní doby, kdy mohl žalobce reagovat, zbývá 0,3 vteřiny. Vozidlo Octavie podle znalce začalo předjíždět o dvě vteřiny dříve, než začal odbočovat traktor. V té době však bylo vozidlo Octavie schováno za traktorem, takže jej řidič nemohl vidět. I kdyby si žalobce uvědomil v 0,3 vteřiny před střetem, že je předjížděn, a začal brzdit, nemohlo to mít na další průběh nehody vliv. Žalobce by totiž při znalce předpokládané rychlosti 7 až 10 km/h stejně traktor nestačil zastavit, neboť vozovka je široká 5,6 m, ke střetu došlo v blízkosti středu vozovky a traktor je široký 2,5 m a ujede za jednu vteřinu 2,7 m. Navíc znalec vycházel při experimentu z klidové situace traktoru, zatímco traktor byl v průběžném pohybu a tím se vzdálenosti ještě zkracovaly. Správní orgány zkoumaly, zda mohli účastníci nehody střetu zabránit, a dospěly k závěru, že žalobce mohl, a řidič Octavie nikoliv. Správní orgán si však podle žalobce nepoložil otázku, proč vlastně řidič předjížděl, když úmysl žalobce odbočit byl zřejmý. Znalec konstatoval, že neslyšel žádné pořadí o tom, co kdy má řidič sledovat, než se začne při odbočování přesouvat přes pomyslný střed vozovky. Současně znalec připustil, že řidič Octavie nemusel být traktorem vůbec vidět do okamžiku, kdy byla na úrovni zadní části traktoru, tedy v protisměru. Znalec současně stanovil délku činnosti blikáče traktoru zhruba na 10 vteřin. Časový limit předjíždění stanovil za situace rozjezdu z klidu do střetu 6 vteřin a poté ještě tento čas zkrátil. Správní orgán si při rozhodování vypomohl zmíněným rozhodnutím NSS. Na základě tohoto rozhodnutí dospěl k závěru, že nestačilo, co učinil žalobce před započatím odbočování, neboť nebyla zajištěna bezpečnost a plynulost provozu. Konstatuje se, že objektivně za žalobcem se pohybovala dvě vozidla, a žalobce měl předpokládat, že se i druhé vozidlo pokusí jej předjet. Zůstalo však podle žalobce neprokázáno, že by žalobce o druhém vozidle věděl. Bylo skryto za

vlekem. Podle zmíněného rozhodnutí NSS zapnutí ukazatele a současné snižování rychlosti nedostačuje k tomu, aby vozidlo mohlo odbočit, s tím, že platí princip omezené důvěry. V tomto případě se řidič měl přesvědčit, zda není předjížděn. Taková situace v dané věci podle žalobce nenastala. Žalobce nejen snížil rychlost, ale dával i znamení o změně směru jízdy a sledoval provoz za sebou a žádné vozidlo neviděl, ale teprve potom začal odbočovat. Podle žalovaného je přijatelné, že žalobce jel velmi pomalu a odbočení zahájil cca 1,5 vteřiny před střetem, kdy se naposledy mohl přesvědčit o situaci za vozidlem. Podle názoru žalobce se oba správní orgány dopouští chyby v tom, že dva odlišné okamžiky dávají do stejné časové řady, a to okamžik, kdy se žalobce podíval do zpětného zrcátka a nic neviděl, a druhá, když začal odbočovat. I kdybychom připustili, že začal odbočovat 1,5 sekundy před střetem, není tento interval totožný s pohledem do zpětných zrcátek. Pokud se žalobce podíval např. do zpětného zrcátka 2 vteřiny před střetem, automobil viditelný nebyl a žalobce zachoval potřebnou míru opatrnosti. Nadto není přesně určeno na centimetry místo střetu, tudíž je iluzorní, že by žalobce za 0,3 vteřiny mohl snížit průjezdný profil protisměru. Není tedy zřejmé, zda by případná změna průjezdního profilu byla dostačující. Žalovaný stejně jako správní orgán I. stupně chybně spojili časový úsek pohlednutím do zpětného zrcátka s počátkem předjíždění. Žalovaný konstatoval, že vozidlo žalobce bylo poprvé předjížděno 6 vteřin před střetem. Z toho žalovaný dovodil, že žalobce nesledoval provoz za vozidlem. Tak tomu podle žalobce není. V době 6 vteřin před střetem odbočovací manévr nebyl započat. 6 vteřin před střetem při rychlosti 80 km/h by Octavia byla vzdálena od traktoru více jak 130 m a nebylo zjištěno, zda v té době byla viditelná; navíc při mírné terénní vlně v místě. Žalobce poukázal i na to, že správní orgán konstatoval, že nemůže říci, zda by pohledem přes rameno žalobce vozidlo viděl. Znalec k tomuto konstatoval, že při technickém experimentu tuto skutečnost nezkoušel, ale z pozice řidiče při pohledu přes rameno by viděl příjíždějící vozidlo přibližně na úrovni zadní části traktoru, tedy bezprostředně před střetem, pokud uvažujeme o přibližné délce traktoru 5-6 m.

4. Žalovaný ve vyjádření k žalobě navrhl zamítnutí žaloby s tím, že žalobní námitky jsou shodné s odvolacími, a proto zcela žalovaný odkázal na žalobu napadené rozhodnutí.
5. Součástí správního spisu je protokol o nehodě v silničním provozu ze dne 21.4.2016, podle něhož předchozí den 20.4.2016 v 16:10 hod. jel žalobce s traktorem výše specifikované značky a s přívěsem po rovném přímém úseku silnice III./18033 ve směru od Dobřan k silnici č. I./27 a nedostatečně se věnoval řízení vozidla tím, že nesledoval situaci v silničním provozu a nepřesvědčil se, zda může bezpečně odbočit a začal odbočovat vlevo na místo ležící mimo komunikaci na pole v době, kdy byl předjížděn řidičem P.T. s vozidlem Škoda Octavia, načež došlo ke střetu vozidel. Škoda Octavia byla po střetu odražena do levého silničního příkopu a jízdní souprava traktoru s přívěsem zůstala po střetu na vozovce tak, že se traktor nacházel v levém jízdním pruhu a přívěs v pravém jízdním pruhu. K tomu je součástí protokolu o nehodě i plánek místa nehody, kde jsou znázorněny smykové stopy vozidla Octavia, stopa předního kola traktoru a místo střetu označené číslem 6. Dále je součástí spisu fotografie místa nehody a obou poškozených vozidel.
6. Žalobce při podávání vysvětlení před PČR 20.4.2016 uvedl, že před odbočováním dával levé směrové znamení o změně směru jízdy, před odbočením se podíval do levého bočního zpětného zrcátka a zaregistroval červené vozidlo Octavia, které ho předjíždělo a jelo delší úsek v levém jízdním pruhu. Žalobce zpomalil a nechal toto vozidlo předjet. Poté již

odbočoval a také si hlídal pravou stranu vozidla, aby s vozidlem nezajel mimo komunikaci do silničního příkopu. Jím řízený traktor po střetu cuknul ještě cca o 2 m vpřed, protože měl zařazenou rychlost. Po předjetí ze strany červené Octavie, o které se již žalobce rozčiloval, že ho předjíždí v době, kdy žalobce odbočuje, se do zpětného zrcátka již nedíval, odbočoval a rovněž si hlídal pravou stranu vozidla. V okamžiku, kdy již byl najetý přední částí traktoru v levém jízdním pruhu, přišel náraz do levého předního kola traktoru.

7. Další účastník dopravní nehody P:T. při podávání vysvětlení téhož dne uvedl, že viděl před sebou jet osobní vozidlo bílé barvy, které jelo v levém jízdním pruhu a předjíždělo traktor s přívěsem. Vzhledem k tomu, že jelo v levém jízdním pruhu, dal žalobce rovněž směrové znamení a vjel do levého jízdního pruhu s tím, že se podívá, zda-li v protisměru nejede vozidlo. V protisměru v tu dobu nejelo žádné vozidlo, osobní vozidlo se již před traktor zařadilo a tak se rozjel a traktor předjel. Řidič uváděl, že v levém jízdním pruhu jel poměrně dlouho, aby dobře viděl, nechal v pruhu zařadit předchozí osobní vozidlo před traktor, přidal plyn, aby bezpečně předjel, a když byl na úrovni zadní části přívěsu traktoru, začal řidič traktoru znenadání odbočovat vlevo mimo komunikaci. Řidič reagoval stržením řízení vlevo a následně došlo ke střetu. Řidič nemohl uvést, zda-li řidič traktoru dával směrové znamení o změně směru jízdy.
8. Spolujezdec ve vozidle Škoda Octavia V.D. dne 20.4.2016 při podávání vysvětlení uvedl, že řidič tohoto vozidla dával levé směrové znamení a vjel do levého jízdního pruhu za osobním vozidlem bílé barvy, při jízdě v levém jízdním pruhu řidič jízdu zrychlil, aby v pořádku předjel. Traktor však znenadání začal odbočovat vlevo.
9. Řidič vozidla jedoucího v protisměru V.Š. dne 9.5.2016 vypověděl, že viděl v opačném jízdním pruhu jet jízdní soupravu traktoru s přívěsem. Na vzdálenost cca 200 m si všiml, že traktor dává levé směrové znamení a usoudil, že bude odbočovat mimo komunikaci. Ve chvíli, kdy již měl traktor stočená kola vlevo k odbočení, došlo ke střetu s vozidlem Škoda Octavia, což znamenalo, že osobní vozidlo bylo odraženo do levého silničního příkopu
10. Dále je součástí správního spisu kamerový záznam dopravní nehody kamerového systému společnosti DC Penny Market, Dobřany.
11. Při jednání dne 21.6.2016 žalobce uvedl, že dlouho před odbočením zapnul ukazatel znamení změny směru jízdy a postupně zpomaloval jízdní soupravu cca na 7 km/h. Už když měl zapnuté blinkry, předjíždělo ho červené osobní vozidlo, poté se podíval do zpětného zrcátka, žádné vozidlo za ním nejelo, a tak zahájil odbočování. Během chvíli do něho narazilo auto. Původně jel rychlostí cca 38 km/h a postupně snižoval rychlost až na 7 km/h. Jel plynule a před odbočením nezastavoval. Vozidlo řidiče T. viděl teprve, když do něj narazilo. Přes levé rameno za sebe před odbočením se nepodíval, ale uváděl, že po předjetí červeného auta se podíval do zpětného zrcátka a nic tam nejelo, a tak začal odbočovat.
12. Svědek P.T. téhož dne uvedl, že viděl zdálky traktor s valníkem předjížděný bílým autem, takže si vyjel na levou stranu vozovky, aby měl rozhled, jestli může bezpečně předjet. Potom, když se předjíždějící auto zařadilo a svědek viděl, že bude mít prostor, zahájil úkon předjetí, přidal plyn, aby předjel. Když byl někde na úrovni valníku, traktor začal odbočovat. Došlo ke střetu, kdy bylo zřejmé, že to nejde ze strany svědka ubrzdít, proto řízení strhnul doleva a škrtil o sebe. Svědek uváděl, že mohl jet rychlostí cca 50-60 km/h. Blinkr dal asi 100 m za soupravou a přešel do levého jízdního pruhu. Že by traktor dával

znamení o změně směru jízdy, neviděl. Nicméně po nehodě pán blinkry zkoušel, a ty fungovaly, ale jak do toho zezadu svítilo slunce, nebylo podle svědka patrné ze 3-5 m, že blinkr vůbec bliká. Když svědek vylezl z vozidla, řidič traktoru na něho volal: „Copak jsi neviděl, že blikám!“ a svědek odpověděl: „Ty ses nepodíval do zpětného zrcátka, když křižuješ vozovku.“ Žalobce mu měl říct: „Vždyť jsem blikal, tak co bych se díval.“ Svědek se odvolal na svoji výpověď u PČR. Když začal řidič traktoru odbočovat, nacházel se svědek s vozidlem zhruba na úrovni jeho valníku.

13. Svědek V.D. uvedl, že traktor předjíždělo nějaké bílé vozidlo a oni čekali, až se toto vozidlo zařadilo. V tu dobu řidič T. zkontroloval výhled před sebou, viděl v protisměru nějaké vozidlo, které bylo na předjetí dostatečně daleko. Když začal předjíždět, traktor začal odbočovat vlevo na pole. Řidič T. šlápl na brzdy. Svědek neviděl, že by řidič traktoru dával znamení o změně směru jízdy s tím, že blinkry na valníku jsou malé, takže nemůže tvrdit, že neblikal. Podle svědka byly blinkry na traktoru zakryté plastovými barely.
14. Svědek V.Š. uvedl, že byl spolujezdcem ve vozidle značky Audi, kde řidičem byla jeho manželka. V opačném pruhu viděli jet traktor. První co jim utkvělo, je okolnost, že traktor blikal a že se chystal odbočovat přes jejich jízdní pruh a byl v dostatečné vzdálenosti, že by to stihnul. Pak traktor předjelo nějaké vozidlo, oni jeli dál a najednou začalo traktor předjíždět další vozidlo. Přišlo mu to tak, že vozidlo traktor dojíždělo, protože se mu zdálo, že vozidlo bylo vedle traktoru dosti rychle. Svědkovi přišlo, že současně řidič začal předjíždět traktor a traktor začal odbočovat. Byl to podle něho mžik. Vozidlo Škoda Octavia se po vykrouknutí podle svědka na chvíličko schovalo a pak začalo předjíždět.
15. Podle znaleckého posudku Ing. Z.V. č. 2100/20/2016 ze dne 13.9.2016 v bodě 1.1.4 je zhodnocen záznam nehodové situace z průmyslové kamery skladu Penny Marketu. Soupravu traktoru s přívěsem nejprve předjíždělo červené vozidlo, následoval předjížděcí manévr vozidla Škoda Octavia, jeho střet s traktorem a najetí do levého silničního příkopu. Podle záznamu trvá pohyb soupravy vozidel do místa střetu asi 15 s, pohyb vozidla Škoda Octavia od okraje záznamu vpravo, tj. do místa střetu cca 4s. Dále byla podle znalce vypočtena střetová rychlost traktoru asi 7-10 km/h a vozidla Škoda Octavia asi 70-72 km/h. Na základě záznamu znalec konstatoval, že dráhu dle místa střetu vozidlo Škoda Octavia (cca 105 m) ujelo za přibližně 5 s při rychlosti okolo 75 km/h. To odpovídá uskutečněnému technickému experimentu, jímž ověřoval znalec dobu jízdy vozidla Škoda Octavia při rychlostech od 70 do 100 km/h a délka úseku na kamerovém záznamu byla při tomto technickém experimentu překonána v časech od 6,10 s do 4,12 při uvedených rychlostech. Znalec také konstatoval, že dle záznamu z kamery přesunutí vozidla Škoda Octavia do levé části komunikace je viditelné na záznamu až po minutí rohového sloupku oplocení skladů Penny. Při uvedené střetové rychlosti vozidla Škoda Octavia mohla být rychlost na počátku reakce řidiče 76-80 km/h. Obvyklá reakční doba řidiče za denního světla je kolem 0,8-1 s, tudíž řidič vozidla Octavia mohl reagovat na cca 21-22 m před začátkem smykových stop. Znalec do znaleckého posudku opatřil i fotografii zachycující výhled ze zpětných zrcátek traktoru, a to i s eventuálním nákladem na valníku. Podle znalce vozidlo Škoda Octavia s největší pravděpodobností mohlo být v první fázi předjíždění skryto za přívěsem naloženým nákladem. Výpověď žalobce se jevila podle znalce technicky nepřijatelná v tvrzení, že neviděl za sebou jet žádné vozidlo, když bylo ověřeno, že ve zpětných zrcátkách traktoru mohl vidět vozidlo jedoucí za ním v pravém zrcátku a pak předjíždějící vozidlo v levé části komunikace v levém zrcátku. Technicky nepřijatelná je i uváděná rychlost ze strany řidiče T. 50-60 km/h. Informace o tom, že

slunce svítilo zezadu na blinkry, není podle znalce zcela přesná, protože slunce svítilo na komunikaci zešikma zprava.

16. Při výsledku dne 18.10.2016 znalec Ing. Z.V. doplnil, že lze usuzovat z výpovědi svědka Š., že znamení o změně směru jízdy vlevo bylo dáno dostatečně včas a teoreticky nemělo traktor předjíždět ani první vozidlo. Podle znalce v rámci technického experimentu byla situace na místě prováděna tak, že traktor se rozjížděl z klidu při pravém okraji silnice a směřoval vlevo na louku levotočivým obloukem. Za této situace byla naměřena doba pohybu traktoru z klidu do přibližné střetové polohy 6 vteřin. Skutečný čas z plynulé jízdy do místa střetu je mírně nižší. Toto má vliv i na vzdálenosti mezi oběma vozidly, protože vozidlo Škoda Octavia v čase nižším by bylo blíže odbočujícímu traktoru s přívěsem. V okamžiku, kdy započal traktor dělat levotočivý oblouk, byla již Škoda Octavia podle znalce ve fázi předjíždění a řidič traktoru ji mohl vidět v levém zpětném zrcátku. Podle znalce nelze jednoznačně zodpovědět otázku, jak dlouho bylo vozidlo Škoda Octavia viditelné ve zpětném zrcátku řidiče traktoru. Podle znalce by se to muselo vyzkoušet na místě a záleží na způsobu, jakým řidič vozidla Octavia začal manévr předjíždění a v jaké vzdálenosti za přívěsem. V rámci znaleckého posudku byla provedena přibližná simulace manévru předjíždění a střetu ve variantě, kdy osobní automobil jede rychlostí 80 km/h a traktor snižuje rychlost z 38 km/h na 10 km/h. V rámci této varianty lze odečíst přibližný čas, kdy mohl řidič traktoru vidět předjíždějící vozidlo cca 1,5 s do okamžiku střetu. Reakční dobu za denního světla považuje znalec za obvyklou je cca. 0,8-1 s a prodlevu brzdového systému 0,2 s. Podle znalce řidič vozidla Octavia započal předjížděcí manévr přibližně 2 vteřiny předtím, než započal odbočovací manévr řidič traktoru. Přitom řidič traktoru mohl vozidlo Škoda Octavia zahlédnout po uvedené dobu 1,5 s. Na dotaz, zda mohl řidič traktoru vidět vozidlo Octavia pohledem přes rameno, znalec uvedl, že snímek pohledu přes rameno nedělal, ale z prosklené kabiny řidiče je výhled vlevo poměrně dobrý. Na otázku, kdy mohl řidič traktoru poprvé registrovat, že vozidlo Octavia jede za ním v pravém pruhu, znalec uvedl, že se na to nedá jednoznačně odpovědět, ale teoreticky v pravém zrcátku by auta jedoucí ve větší vzdálenosti vidět mohl. Záleží na tom, kde ve vozovce jsou auta umístěna, zda více vpravo či vlevo. V rámci technického experimentu nebylo toto vyzkoušeno, nicméně podle znalce z pozice řidiče traktoru při pohledu vlevo přes rameno by předjíždějící automobil bylo vidět přibližně na úrovni zadní části traktoru. Dále lze vycházet z výpovědi řidiče Š. na základě toho lze uvažovat o tom, že znamení o změně směru jízdy mohlo být v činnosti zhruba 10 vteřin. V okamžiku začátku manévru odbočování traktoru by už řidič vozidla Škoda Octavia střetu nezabránil, protože jel rychlostí cca 75 km/h a vzdálenost na odvrácení střetu byla nedostatečná. Tam mu nezbývalo než brzdit. Řidič traktoru by při fázi zahájení přesouvání do protisměrné části vozovky střetu také již nezabránil.
17. Správní orgán I. stupně ve výroku svého rozhodnutí konstatoval, že žalobce porušil § 5 odst. 1 písm. b) a § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu. Z odůvodnění rozhodnutí správního orgánu I. stupně vyplývá, že má za prokázané, že žalobce před odbočením dával znamení o změně směru jízdy vlevo, avšak nelze spolehlivě zjistit, zda toto znamení bylo viditelné i na zadní části traktoru či přívěsu. Řidič Škoda Octavia uvádí, že žádné znamení o změně směru jízdy neviděl. Totéž uvádí jeho spolujezdec. I řidič vozidla, které předjíždělo traktor před řidičem T., na znamení o změně směru jízdy nijak nereagoval a provedl předjížděcí manévr. Samotné zapnutí ukazatele změny směru jízdy řidiče neopravňuje obecně provést zamýšlený úkon. Nelze vyvrátit tvrzení řidiče T., že žádné znamení o změně směru jízdy neviděl, a proto započal předjížděcí manévr. Znalec ve své

výpovědi uvádí, že žalobce mohl vidět vozidlo Škoda Octavia v levém pruhu po dobu cca. 1,5 vteřin, a že pokud měl žalobce obvyklou reakční dobu cca 1 s, mohl stačit na předjížděné vozidlo reagovat a nezahájit odbočování. Z toho správní orgán dovodil, že žalobce se řádně nepřesvědčil, zda může zahájit zamýšlený jízdní úkon nebo v něm pokračovat. Ostatně žalobce sám uvádí, že vozidlo Škoda Octavia před dopravní nehodou vůbec neviděl. Dle znalce řidič T. započal svůj předjížděcí manévr zhruba 2 vteřiny předtím, než započal odbočovací manévr žalobce. Správní orgán není schopen objasnit rozpory týkající se znamení o změně směru jízdy na zadní části vozidel jízdní soupravy a přesnou polohu vozidla Škoda Octavia v jednotlivých etapách časového děje, předcházejícímu nehodovému ději. Je však jisté, že řidič T. se pohyboval za traktorem po dobu několika vteřin, a to jak v pravém, tak i později v levém pruhu. Správní orgán má za prokázané, že žalobce v určitém časovém úseku mohl vidět za ním jedoucí vozidlo řidiče T. a zároveň, že žalobce jej vůbec neviděl. To sám žalobce uvádí ve své výpovědi. Z toho lze dovodit, že žalobce jako odbočující řidič nesledoval dostatečně situaci v provozu na pozemních komunikacích těsně před odbočením, neboť o vozidle řidiče T. vůbec nevěděl, ač o něm vědět měl a mohl. Správní orgán má tedy za prokázané, že se žalobce před odbočením nepřesvědčil pohledem do zpětného zrcátka, případně dozadu přes levé rameno, zda již není předjížděn. Sám žalobce uvádí, že se přes levé rameno, zda není předjížděn, nepodíval. Správní orgán nemůže říci, zda by pohledem přes rameno mohl žalobce vidět vozidlo řidiče T., avšak jedná se o úkon, který patří k základním zásadám bezpečné jízdy, a je proto i z absence tohoto úkonu vidět, že žalobce si před odbočováním na místo ležící mimo pozemní komunikaci, nepočínal obzvláště opatrně, jak tento složitý jízdní úkon vyžaduje. Zaviněným jednáním je až samotné konání žalobce, který započal odbočovací manévr v důsledku toho, že se plně nevěnoval situaci v provozu na pozemních komunikacích a následně ohrozil osádku vozidla Škoda Octavia., což vyústilo ve vznik dopravní nehody. V reakci na situaci, kterou vyvolal žalobce, zbýval řidiči T. tak krátký časový úsek, že nebylo možné zabránit střetu vozidel. Naopak v možnostech žalobce bylo vidět předjíždějící vozidlo řidiče T. a jeho povinností bylo nezahájit jízdní úkon odbočování vlevo a neohrozit vozidlo jedoucí za ním. Žalobce měl o to více zpozornět a kontrolovat situaci v provozu na pozemních komunikacích, neboť byl již jedním vozidlem předjet, a to přesto, že již dával znamení o změně směru jízdy vlevo. Svědkové T. a D. uvádí, že zapnutý ukazatel o změně směru jízdy vlevo neviděli, k čemuž mohl správní orgán I. stupně dojít z několika důvodů. Buď v daném okamžiku ukazatel neukazoval správně, i když následnou kontrolou byla potvrzena jeho funkčnost. Případně se dostatečně nevěnoval situaci v provozu na pozemních komunikacích. Je také možné, že byli oslněni slunečním svitem. Tomu by odpovídalo tvrzení barvy vozidla, které předjíždělo jízdní soupravu před nimi, a o kterém oba svědci tvrdí, že bylo bílé, avšak dle svědka Š. a dle žalobce bylo červené. V dostupných materiálech nelze nalézt uspokojivou odpověď na tuto otázku, a proto nelze řidiči T. dávat za vinu konkrétní opomenutí povinností řidiče. Správní orgán na daný případ aplikoval rozsudek NSS ze dne 12.12.2013 č.j. 2As 132/2012-21, podle něhož je zřejmé, že žalobkyně dala znamení o změně směru jízdy včasným zapnutím ukazatele a současně snižovala rychlost, zjevně tak splnila první povinnost dle ust. § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť dala včasné znamení o změně směru jízdy; současné snížení rychlosti je třeba chápat jako jeden z úkonů souvisejících s plněním povinnosti dbát při odbočování zvýšené opatrnosti. Tyto úkony samy o sobě nemohly postačovat k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. S ohledem na princip tzv. omezené důvěry platí, že bylo

povinností žalobkyně patřičně se přesvědčit, zda není předjížděna jiným vozidlem, a to právě v rámci povinnosti dbát zvýšené opatrnosti, neboť to, že domněle splnila všechny iniciační povinnosti při zahájení manévru odbočení, neznamená, že neměla přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník provozu na pozemních komunikacích může svou určitou povinnost porušit. Protiprávnost chování druhého řidiče nemohl zhojit nedostatek rozumné obezřetnosti žalobkyně a tím ji vyvinut. Žalobkyně proto nemohla svalovat vinu jediné a pouze na druhého řidiče, neboť sama též porušila pravidla provozu na pozemních komunikacích. I ze znaleckého posudku bylo zřejmé, že žalobkyně odbočovala vlevo v době, kdy již byla předjížděna. Měla přitom reálnou možnost předjíždějící vozidlo vidět, dbala-li by zvýšené opatrnosti, jak ji to při tomto manévru ukládá zákon. Této povinnosti mohla dostát minimálně tím, že pokud by se včas podívala do zpětného zrcátka a sledovala situaci za sebou. Žalobkyně se měla před započítím odbočovacího manévru přesvědčit o situaci za sebou, a pokud by tak učinila, odbočovací manévr by při respektování požadavků zvýšené opatrnosti vůbec nemohla zahájit, neboť již byla předjížděna.

18. V daném případě je správní orgán I. stupně také názoru, že samotné úkony, které učinil žalobce před započítím odbočování, nemohou postačit k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, neboť objektivně se za ním pohybovala dvě vozidla, přičemž první jej předjelo a řidič druhého vozidla se o to také pokusil, začal předjíždět, a protože jej žalobce vůbec neviděl, zahájil odbočování, a ohrozil řidiče T. a došlo k dopravní nehodě. Správní orgán má za prokázané, že se žalobce zároveň dostatečně nevěnoval řízení a nesledoval situaci v provozu na pozemních komunikacích, ačkoliv jím zamýšlený manévr s nákladní soupravou toto vyžadoval ve větší míře, než s jakou k tomu žalobce přistoupil.
19. Žalovaný změnil prvostupňové rozhodnutí ve výroku způsobem uvedeným v odstavci 1 odůvodnění tohoto rozsudku. Z obsahu výroku prvostupňového rozhodnutí je zřejmé, že formulace žalovaného „ve zbytku se prvostupňové rozhodnutí potvrzuje“ se týkala pouze uložení výše pokuty 1.500,-Kč a náhrady nákladů řízení 2.500,-Kč. V odůvodnění svého rozhodnutí žalovaný konstatoval pochybení prvostupňového orgánu. Správní orgán I. stupně uznal žalobce mimo jiné vinným z porušení § 5 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu tím, že jako řidič kromě povinností uvedených v § 4 je dále povinen věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích. Dle žalovaného nelze žalobci klást za vinu, že by se nevěnoval řízení, nýbrž toliko, že nesledoval situaci v provozu na pozemních komunikacích. Skutečnost, že by se žalobce v rozhodné době nevěnoval řízení, nebyla z řízení prokázána. Ve výroku je namístě vymezit správně slovně konkrétní porušení ustanovení § 5 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu, a to tak, že žalobce toliko nesledoval situaci v provozu na pozemních komunikacích. Správní orgán I. stupně dále uznal žalobce vinným z porušení ustanovení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu tím, že porušil povinnost, kdy při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci musí řidič dávat znamení o změně směru jízdy; při odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti. Z odůvodnění prvostupňového rozhodnutí pak vyplývá, že se v řízení nepodařilo prokázat, že by žalobce nedal znamení o změně směru jízdy. Z toho důvodu nelze opět to dílčí porušení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu uvádět ve výroku rozhodnutí. Ve výroku je namístě uvést toliko dílčí porušení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, a to že žalobce porušil povinnost neohrozit řidiče jedoucího za ním, přičemž musí dbát zvýšené opatrnosti. Žalovaný konstatoval, že nebylo namístě uznat žalobce vinným z dílčích porušení § 5 odst. 2 písm. b) a § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, proto žalovaný

přistoupil k jejich vypuštění. Předmětné pochybení nemělo podle žalovaného vliv na výši sankce, neboť byla uložena na samé spodní hranici zákonného rozpětí. Dále žalovaný zkonstatoval, že stejně jako prvostupňový orgán má za stěžejní důkaz o vině žalobce znalecký posudek a výslech znalce. Z těch jsou vyvozeny logické závěry, které korespondují s provedenými důkazy a vedou ke spolehlivému závěru o zavinění dopravní nehody žalobcem. Podle žalovaného znalcem provedená simulace pohybu vozidel od místa střetu do konečných poloh ukazuje dostatečnou shodu s objektivními podklady ve spise. Ze simulace pohybu vozidel následně vyplývají i střetové rychlosti vozidel. Tento závěr znalce prokazuje, že technicky přijatelná je výpověď žalobce, že jel po komunikaci velmi pomalu. Ze simulace pohybu – časového průběhu dopravní nehody znalec určil závěr, že v době, kdy žalobce zahajoval odbočování (cca 1,5 s před střetem) a mohl se naposledy přesvědčit o situaci za vozidlem, se již vozidlo řidiče T. nacházelo v levém jízdním pruhu, přičemž žalobce jej mohl vidět. Dle žalovaného v okamžiku, kdy žalobce zahájil manévr odbočování, bylo již pro něj vozidlo řidiče T. viditelné, a kdyby se před odbočením přesvědčil, že jej již předjížděn, odbočovací manévr by nezapočal a střetu vozidel by zabránil. Podle znalce by žalobce za dobu 1,5 s na vozidlo mohl reagovat, pokud by měl obvyklou reakční dobu do 1 s. Podle znalce by možná trochu tím snížil průjezdný pruh v protisměru, ale zastavit by mohl. K tvrzení žalobce, že dal v dostatečném předstihu znamení o změně směru jízdy, žalovaný konstatoval, že předmětem řízení bylo posouzení, zda žalobce porušil povinnosti stanovené zákonem o silničním provozu a případně, zda toto jednání bylo příčinou dopravní nehody. Toto však bylo spolehlivě prokázáno, že se žalobce dopustil přestupku, neboť jeho jednání bylo příčinou dopravní nehody. Na věc nemá vliv, zda žalobce dával znamení o změně směru jízdy, neboť toto ho nezabavuje povinnosti dbát zvýšené opatrnosti při odbočování. Z dikce dle ustanovení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu je zřejmé, že po řidiči se požaduje splnění několika povinností. Řidič je povinen dát znamení o změně směru jízdy, dále současně dbát zvýšené opatrnosti a za třetí si počínat tak, aby neohrozil za ním jedoucí řidiče. Bylo prokázáno, že žalobce znamení o změně směru jízdy dal, a je tak zjevné, že splnil první zvedenou povinnost. Nesplnil však povinnost dbát zvýšené opatrnosti a neohrozit tak řidiče jedoucího za ním. Klíčovou otázkou je, zda před započítáním odbočování mohl vidět, že je již předjížděn řidičem T. Toto mohl vidět minimálně 1,5 s před střetem dle znaleckého posudku. Tehdy mohl vidět, že vozidlo se pohybuje v levé části vozovky a chystá se žalobce předjet. Dle žalovaného v dané situaci nebylo nepřiměřené po žalobci požadovat, aby před samotným odbočováním zkontroloval i provoz za svým vozidlem, a to za účelem, aby mohl splnit povinnost neohrozit řidiče jedoucího za ním a dbát zvýšené opatrnosti. Z vyjádření žalobce při jednání vyplývá, že o situaci za vozidlem se naposledy přesvědčil poté, co jej předjelo červené vozidlo. K tomu dle kamerového systému došlo cca 6 s před střetem. Nelze přisvědčit námitce žalobce, že v rámci možností sledoval situaci v provozu dostatečně. Pokud by se o situaci za sebou přesvědčil opakovaně po předjetí červeným vozidlem, mohl spatřit vozidlo řidiče T., vůči kterému se mohl zachovat obezřetně při odbočování. Žalobce jako odbočující řidič nesledoval dostatečně situaci v silničním provozu na pozemních komunikacích do doby těsně před odbočením, neboť o vozidle řidiče T., které jej předjíždělo, vůbec nevěděl, ač vědět měl a mohl. Žalobce se o přítomnosti předjíždějícího vozidla v levém pruhu mohl bezprostředně před zahájením odbočovacího manévru přesvědčit i pohledem přes levé rameno, který rovněž neučinil. Jde jen k tíži žalobce, že situaci za svým vozidlem nezkontroloval bezprostředně před započítáním odbočovacího manévru (přejetí vozidla do protisměrné části vozovky). V daném

případě podle žalovaného nelze spolehlivě prokázat, zda a po jakou dobu měl žalobce v činnosti znamení o změně směru jízdy, přičemž případný pohyb vozidla žalobce (mírné najetí k pravému okraji vozovky a následný oblouk zpět ke středu vozovky) nelze považovat za dostatečný signál o tom, že se vozidlo chystá odbočovat. Ve fázi přednehodového děje, kdy vozidlo žalobce započalo manévr odbočení, se již vozidlo řidiče T. nacházelo vedle tohoto vozidla v levém pruhu a v tu chvíli nebylo v možnostech ani jednoho z účastníků dopravní nehody této zabránit. Avšak žalobce dopravní nehodě měl možnost zabránit tím, že by se řádně přesvědčil o situaci za vozidlem a manévr odbočení by s ohledem na již probíhající manévr předjíždění nezahájil. Zavinění dopravní nehody ze strany žalobce tak bylo spolehlivě prokázáno.

20. O věci samé bylo rozhodnuto podle § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen s.ř.s.), neboť s tím žalobce i žalovaný souhlasili.
21. Podle § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb. řidič je kromě povinností uvedených v § 4 písm. b) dále povinen věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.
22. Podle § 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci musí řidič dávat znamení o změně směru jízdy; při odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti.
23. Podle § 77 zákona o přestupcích výrok rozhodnutí o přestupku, jímž je obviněný z přestupku uznán vinný musí obsahovat též popis skutku s označením místa a času jeho spáchání.
24. V daném případě je třeba zdůraznit, že požadavkům uvedeným v § 77 zákona o přestupcích žalobou napadené rozhodnutí, jehož výrok o vině zcela nahradil prvoinstanční rozhodnutí, nedostálo. Jako popis protiprávního jednání je ve výroku napadeného rozhodnutí uvedeno, že žalobce nesledoval situaci v silničním provozu a nepřesvědčil se, zda může bezpečně odbočit, začal odbočovat vlevo ..., až došlo ke střetu vozidel.
25. Žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedl, že vypouští část výše cit. ust. § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb. ohledně povinnosti věnovat se plně řízení vozidla. Zbývá v tomto ust. povinnost sledovat situaci v provozu na komunikacích. Porušení této povinnosti je výslovně popsáno ve výroku napadeného rozhodnutí ("nesledoval situaci v silničním provozu a nepřesvědčil se, zda může bezpečně odbočit"), tudíž část výroku týkající se ust. § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb. je přezkoumatelná.
26. Nejasný je výrok o vině ve vztahu k rovněž výše cit. ust. § 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., z něhož žalovaný vypustil porušení povinnosti řidiče dávat znamení o změně směru jízdy. To odpovídá skutkovému zjištění, že bylo prokázáno, že žalobce znamení o změně směru jízdy dával.
27. I po změně provedené žalovaným však v předmětném ust. § 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. zbývají dvě povinnosti a porušení obou žalovaný žalobci vytýká (dle obsahu odůvodnění napadeného rozhodnutí). Jde jednak o povinnost neohrozit řidiče jedoucího za ním, kterou žalobce porušil, neboť nejen řidiče za sebou ohrozil, ale dokonce došlo ke střetu obou vozidel. Z výroku napadeného rozhodnutí podle názoru soudu ale nevyplývá, jakým konkrétním jednáním žalobce porušil další povinnost uvedenou v ust. § 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., a to dbát zvýšené opatrnosti.
28. Z takto ve výroku vymezeného popisu skutku není zjiitelné, kterému konkrétnímu

porušení zmíněného ust. § 21 odst. 1 zákona č. 361/200 Sb. je podřaditelné které jednání žalobce.

29. Souvislost se zmíněným právním ust. není zřejmá ani z odůvodnění napadeného rozhodnutí. Je nezbytné, aby vytýkanou vadu žalovaný v novém rozhodnutí odstranil, a to tím spíše, když žalobce namítá, že dle znalce měl čas pouze cca 1,5 s zahlédnout ve zpětném zrcátku, že je předjížděn.
30. V této souvislosti soud především poukazuje na konstantní judikaturu Nejvyššího správního soudu, který opakovaně uvedl, že hlavním důvodem, proč judikatura vyžaduje, aby byl skutek ve výroku správního rozhodnutí ve věci správního trestání vymezen pokud možno co nejpřesněji, je právní jistota (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu, č. j. 1As 92/2009-65).
31. Přehledně tento závěr vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 29. 5. 2013, č. j. 9 As 68/2012 - 23: „Popisem skutku je slovní vyjádření jednání či skutkových okolností, které lze subsumovat (podřadit) pod jednotlivé znaky přestupku uvedené v zákoně. Je třeba, aby popis skutku obsahoval v rámci možností přesný popis podstatných okolností, které jsou významné z hlediska právní kvalifikace jednání jako přestupku a které zároveň dovolují toto jednání nezaměnitelným způsobem identifikovat a odlišit od jiných jednání.“
32. Z vyložených důvodů soud zrušil napadené rozhodnutí podle § 76 odst. 1 s.ř.s. a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení a současně zavázal žalovaného výše uvedeným právním názorem.
33. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s.ř.s., a žalobci, který měl ve věci plný úspěch, byla **přiznána náhrada** za zaplacený soudní poplatek a dále za náklady právního zastoupení sestávající z odměny za 2 úkony právní služby á 3.100,-Kč a 2 režijní paušály á 300,-Kč navýšené o 21% DPH.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. Lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Plzeň 24. srpna 2018

Mgr. Jana Komínková v.r.
samosoudkyně