



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní Mgr. Jaroslavou Křivánkovou ve věci

žalobce: M. S., nar. X, bytem X

právně zastoupen JUDr. Markem Neústupným, advokátem se sídlem U
Mlékárny
290/2, 353 01 Mariánské Lázně

žalovaného: Krajský úřad Plzeňského kraje, IČ 70890366, odbor dopravy a silničního
hospodářství, se sídlem Škroupova 1760/18, 301 00 Plzeň

P

v řízení o žalobě ze dne 29. 1. 2024 proti rozhodnutí žalovaného č. j. PK-DSH/16518/23 ze
dne 18. 12. 2023 ve znění opravného usnesení č.j. PK-DSH/508/24 ze dne 11. 1. 2024

takto:

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

Odůvodnění:

I.

Shodu s prvopisem potvrzuje H. K.

Napadené rozhodnutí

1. Rozhodnutím Městského úřadu Tachov, odboru dopravy a silničního hospodářství č.j. 2148/2022-ODSH/TC-59 ze dne 22.9.2023 byl žalobce uznán vinným z přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen zákon o provozu na silničních komunikacích), ve znění účinném do 31.12.2021, v souvislosti s porušením ust. § 23 odst. 1 téhož zákona, za což mu byl uložen správní trest pokuty ve výši 2 500 Kč a povinnost k úhradě nákladů řízení ve výši 1 000 Kč.

2. Rozhodnutím žalovaného ze dne 18. 12. 2023 č.j. PK-DSH/16518/23 bylo zamítnuto odvolání žalobce proti uvedenému rozhodnutí a toto bylo potvrzeno. Žalobce byl uznán vinným, že při řízení motorového vozidla tov. zn. BMW RZ: X, při vyjíždění z účelové komunikace v intravilánu obce Ctiboř, okr. Tachov označené v jejím ústí dopravním značením P4 „Dej přednost v jízdě“ doplněné po obou stranách dopravním zařízením Z11g „Směrový sloupek červený kulatý“, na pozemní komunikaci/místní komunikace III. třídy č. 7c/nedal přednost v jízdě z jeho levé strany po místní pozemní komunikaci přijíždějícímu osobnímu motorovému vozidlu tov. zn. Renault RZ: X, které řídil J. B., čímž došlo k nárazu pravé přední části vozidla Renault do levé přední části v té době již stojícího vozidla BMW žalobce. Při dopravní nehodě došlo k hmotné škodě na vozidle tov. zn. Renault ke škodě V. B. (majitelky v době DN) a ke způsobení hmotné škody na vozidle BMW žalobce. Žalobce tedy nesplnil povinnost dát přednost v jízdě ve smyslu ust. § 23 odst. 1 s odkazem na ust. § 2 písm. q) zákona o provozu na pozemních komunikacích. Přivolanou hlídkou Policie ČR byl nejprve vyřešen přestupek řidiče J. B. z nedání přednosti v jízdě na místě příkazem v blokovém řízení, řidič byl uznán vinným z nedání přednosti v jízdě, avšak následně vyslovil nesouhlas s právním posouzením věci a v reakci na to dopravní inspektorát Tachov následně podal ke Krajskému ředitelství policie Plzeňského kraje podnět k přezkumu, neboť se ztotožnil s názorem řidiče B., že přednost v jízdě měl dát žalobce jemu, neboť vyjížděl na hlavní pozemní komunikaci z účelové komunikace. Krajské ředitelství Plzeňského kraje se v přezkumném řízení s tímto názorem ztotožnilo a rozhodnutím v příkazním řízení zrušilo rozhodnutí ze dne 6. 1. 2022 č.j. KRPP-1210-5/ČJ-2022-0300DP. Dne 3. 3. 2022 bylo správnímu orgánu I. stupně doručeno oznámení přestupku žalobce, dne 12. 5. 2022 vydal správní orgán I. stupně příkaz, proti němuž žalobce podal odpor. Správní orgán proto pokračoval v řízení, žalobce se na ústním jednání odmítl k věci vyjádřit a správnímu orgánu předal své písemné vyjádření, jež je v podstatné míře v rozporu s tím, co uvedl ohledně skutkového děje při podání vysvětlení na Policii ČR. Ve věci byl jako svědek vyslechnut druhý účastník nehody J. B., dále policisté prap. K. a prap. M., spolujezdkyně řidiče B. M. M., spolujezdkyně žalobce J. S. Následně bylo dne 24. 2. 2023 vydáno rozhodnutí, které žalobce napadl odvoláním. Odvolací správní orgán napadené rozhodnutí svým rozhodnutím ze dne 14. 12. 2023 č.j. PK – DSH/3713/23 zrušil a věc vrátil správnímu orgánu I. stupně k novému projednání, když dospěl k závěru, že nebyla dostatečně vyvrácena žalobcova námitka o výrazném překročení nejvyšší dovolené rychlosti řidičem Božkem a uložil proto správnímu orgánu I. stupně zpracovat znalecký posudek. Tento vypracoval soudní znalec Ing. Kubeš. Následně bylo vydáno dne 22. 9. 2023 rozhodnutí, jímž byl žalobce uznán vinen, že porušil ust. § 23 odst. 1 zákona o provozu na silničních komunikacích a z nedbalosti tak naplnil skutkovou podstatu přestupku ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 téhož zákona a byla mu proto uložena pokuta ve výši 2 500 Kč

podle ust. § 125c odst. 5 písm. f) výše uvedeného zákona spolu s povinností uhradit náklady řízení ve výši 6 000 Kč. Žalobou napadeným rozhodnutím ze dne 19. 12. 2023 bylo odvolání žalobce proti předchozímu rozhodnutí zamítnuto a napadené rozhodnutí bylo potvrzeno. Námitky obsažené v odvolání se ve valné většině kryly s námitkami uplatněnými v průběhu předchozího řízení. Rozhodnutím žalovaného ze dne 11. 1. 2024 č.j. PK-DSH/508/24 bylo výše uvedené rozhodnutí opraveno tak, že se ve výroku rozhodnutí v části, jíž bylo rozhodnuto o výši náhrady nákladů řízení na str. 1 a v odůvodnění rozhodnutí v prvním odstavci na str. 2 rozhodnutí nahradila částka 1 000 Kč částkou 6 000 Kč, přičemž z odůvodnění opraveného rozhodnutí bylo evidentní, že se jednalo o zřejmou nesprávnost v písemném vyhotovení opravovaného rozhodnutí.

II.

Žaloba

3. Žalobou ze dne 29. 1. 2024 se žalobce domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného č.j. PK-DSH/16518/23 ze dne 18. 12. 2023 a vrácení věci k dalšímu řízení žalovanému. Žalobu odůvodnil tím, že s rozhodnutím správního orgánu prvního stupně nesouhlasil, neboť tento svým postupem a rozhodnutím vyfabuloval zcela nový příběh ve prospěch J. B. , řidiče vozidla Renault, na základě jeho nových zcela nepravdivých tvrzení vznesených více než měsíc od nehody, po právní moci skončeného blokového řízení, s jehož závěry původně souhlasil. Žalobce podal proti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně odvolání, jež obsahovalo judikaturu, jež dle něj na posuzovanou věc dopadá, a dále obsahovalo důkazní návrhy s tím, že na jejich provedení žalobce trvá a žádá, aby byly v rámci soudního řízení provedeny, neboť žalovaný se jimi v odvolacím řízení nezabýval.

4. Žalobou napadené rozhodnutí a rozhodnutí jemu předcházející je dle žalobce v rozporu s právními předpisy, když po pravomocném skončení blokového řízení již další řízení vůbec nemělo být zahajováno, odvolací orgán měl v souladu s ust. § 90 odst. 1 písm. a) správního řádu rozhodnutí správního orgánu prvního stupně zrušit a řízení zastavit, pokud by jej neprohlásil za nicotné či pokud by jej nezrušil a nevrátil odvolacímu správnímu orgánu k dalšímu řízení a rozhodnutí se závazným právním názorem. Dle odvolacího správního orgánu byl příkazový blok zrušen v souladu s § 94 a násl. správního řádu v přezkumném řízení, přičemž správní orgán nepřistoupil na argumenty žalobce, že nemělo dojít k jeho zrušení. Správní orgán nepoměřoval veřejný zájem s právy nabytými žalobcem v dobré víře, jakož i oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu týká. Rozhodnutí o zrušení příkazu na místě Dopravního inspektorátu Tachov ze dne 21. 11. 2021 vydané Krajským ředitelstvím policie Plzeňského kraje je proto protiprávní, tudíž nicotné a v důsledku toho je nezákonné, stejně tak jako všechna rozhodnutí správního orgánu prvního a druhého stupně.

5. Dopravní značení v místě dopravní nehody bylo dle žalobce vadné a nepřehledné, nešlo o úzkou vozovku, kde by se p. B. nemohl vyhnout či zastavit. Za uvedených okolností nelze mít pochybnosti o tom, zda rozhodnutí policejního orgánu v blokovém řízení bylo v souladu s právními předpisy dle § 94 správního řádu a přezkumné řízení tak nemělo být vůbec zahajováno, a to zvláště na základě nepravd a novot vnesených do řízení p. B. Celé správní řízení probíhalo protiprávně s ohledem na definitivní pravomocné vyřízení věci blokovou pokutou zaplacenou p. B., když vydáním rozhodnutí formou pokutového bloku se blokové, a tím i přestupkové řízení, pravomocně končí a následující řízení tak nemá oporu v právní úpravě. Ani do přezkumného řízení nelze vnášet nové skutkové okolnosti oproti skutkovému stavu zjištěnému v době vydání rozhodnutí

v blokovém řízení. Přestože takové skutkové okolnosti existovaly v době vydání rozhodnutí v blokovém řízení, pak pokud v něm nevyšly najevo, nelze je následně uplatnit jako podnět k zahájení přezkumného řízení, což učinil p. B. v podání vysvětlení v rámci úředního záznamu na Policii ČR v Tachově ze dne 21. 12. 2021, kdy zcela změnil svou původní výpověď ohledně vzniku dopravní nehody. Na tomto základě pak nedůvodně došlo již dne 6.1.2022 k protiprávnímu rozhodnutí Krajského ředitelství Policie Plzeňského kraje č.j. KRPP-1210-5/ČJ-2022-0300 DP, kdy bylo o podnětu Jaroslava Božka bez účasti a informování žalobce rozhodnuto v přezkumném řízení tak, že mu bylo zcela vyhověno.

6. Závěr odvolacího správního orgánu o tom, že žalobce nedal přednost v jízdě řidiči vozidla zn. Renault p. Božkovi je v rozporu s provedeným dokazováním, zejm. se závěry znaleckého posudku soudního znalce Ing. Kubeše. Rozporný s provedeným dokazováním je i závěr odvolacího správního orgánu o tom, že se údajně nepodařilo prokázat, zda a do jaké míry se řidič B. věnoval řízení. Odvolací správní orgán dovodil, že jednání žalobce je nepochybně v příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody, neboť kdyby na pozemní komunikaci do jízdní dráhy řidiče B. nevjel a nezastavil, ale zastavil se před hranicí pozemní komunikace, na niž vjížděl, ke střetu vozidel by nedošlo. Přestupkový orgán se však vůbec nezabýval ani případným posouzením dopravní nehody i z hlediska spolu/zavinění p. B.. Žalobce trvá na tom, že on dopravní nehodu nezavinil, má za to, že dopravní nehodu zavinil či přinejmenším spoluzavinil řidič B., který porušil povinnost přizpůsobit rychlost jízdy podmínkám na silnici, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled dle § 18 zákona č. 361/2000 Sb. silničního zákona. Závěry odvolacího správního orgánu jsou zcela nepodložené dokazováním a situace je velmi nepřehledná i s ohledem na abscentující jednoznačné dopravní značení v místě dopravní nehody. Měla proto být důsledně aplikována zásada *in dubio pro reo*, jež byla paradoxně aplikována ve prospěch vadně jednajícího řidiče B., byly ignorovány důkazní návrhy žalobce, proto nebyl řádně zjištěn skutkový stav, právnímu zástupci žalobce nebylo ani umožněno položit znalci řadu relevantních otázek, odvolací správní orgán se s jeho stěžejními námitkami nevypořádal.

7. Žalobce dále namítl podjatost právního orgánu dle § 14 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb. správního řádu, neboť to byl přestupkový orgán, který založil nepřehlednost dopravního značení v místě nehody veřejnou vyhláškou Městského úřadu Tachov odboru dopravního a silničního hospodářství č.j. 293/2021-ODSH/TC-3 ze dne 18. 2. 2021. Tím je tento úřad motivován nepřipustně nereagovat na poukazování žalobce na nepřehlednost, resp. nezákonnost a vadnost dopravního značení na místě dopravní nehody.

8. Žalobce dále namítal, že byl nedostatečně zjištěn skutkový stav, což souvisí s naprosto vadným právním posouzením věci. Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné, právní závěry správního orgánu jsou v extrémním nesouladu s provedeným dokazováním, a tedy i se skutkovým stavem tak, jak vyplynul z dokazování. Správní orgány se nevypořádaly řádně s námitkami žalobce či je ignorovaly a stranily p. B., čímž porušovaly i princip rovnosti. Odůvodnění rozhodnutí správních orgánů obou stupňů jsou zcela nedostatečná a svévolná. Žalobce dále poukázal na to, že se nikdy v minulosti nedopustil žádného dopravního přestupku, na rozdíl od řidiče B.

III.

Vyjádření žalovaného

9. Ve vyjádření k žalobě žalovaný uvedl, že žalobu považuje za nedůvodnou a navrhl její zamítnutí. Uvedl, že žalobce v žalobě pouze opakuje argumentaci, jež se kryje s odvolacími námitkami, a s níž se žalovaný v napadeném rozhodnutí vypořádal. Žalovaný odkázal na napadené rozhodnutí, z něhož vyplývá, že absence odpovědí na jednotlivé argumenty žalobce v odůvodnění napadeného rozhodnutí nezpůsobuje nezákonnost rozhodnutí či dokonce jeho nepřezkoumatelnost, jsou-li vypořádány podstatné žalobní námitky, přičemž v tomto duchu přistoupil k obsáhlému odvolání žalobce. Shrnul, že v žalobě lze identifikovat následující stěžejní námitky:

10. 1) Řidič B. byl uznán vinným přestupkem a zaviněním dopravní nehody příkazem na místě, a proto již není možné potrestat žalobce. Příkazový blok, jímž byl řidič B. uznán vinným z přestupku, nebylo možno zrušit v přezkumném řízení. K tomu žalovaný uvedl, že se s touto námitkou podrobně vypořádal na str. 10 až 15 napadeného rozhodnutí, shrnul, že řidič B. jel po pozemní komunikaci III. třídy, zatímco žalobce na ni vyjížděl z účelové komunikace a řidič B. se tedy nemohl dopustit přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o provozu na pozemních komunikacích spáchaný porušením ust. § 22 odst. 1 nebo 2 téhož zákona, neboť mu podle § 23 odst. 1 téhož zákona naopak svědčilo právo přednosti v jízdě vůči žalobci vyjíždějícímu z účelové pozemní komunikace na pozemní komunikaci a příkazový blok byl proto zcela zjevně nezákonný, a proto musel být v přezkumném řízení zrušen. Směrové sloupky červené kulaté označující účelovou komunikaci byly dle fotodokumentace Policie ČR na místě prokazatelně již v době dopravní nehody, stejně tak jako byla v době dopravní nehody předmětná cesta účelovou komunikací a nejedná se proto o skutkové novoty vnesené do řízení teprve v přezkumném řízení a v tom případě je doznání řidiče B. bezvýznamné, neboť tento se nemohl účinně doznat k přestupku, jenž nemohl spáchat. Rozhodnutí Policie ČR, jímž byl předmětný příkazový blok v přezkumném řízení zrušen, svědčí presumpce správnosti. Žalobce nebyl účastníkem tohoto řízení, a proto jeho závěry nemohl s úspěchem napadat stejně tak jako správní soud není oprávněn toto rozhodnutí přezkoumávat. Zároveň platí, že rozhodnutí vydané v přezkumném řízení nelze dále přezkoumat v přezkumném řízení. Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje bylo věcně i místně příslušné k vedení přezkumného řízení podle § 95 odst. 1 ve spojení s § 98 správního řádu a rozhodnutí vydané v přezkumném řízení proto nemůže být nicotné.

11. S námitkou žalobce, že dopravní značení je v daném místě nepřehledné, nesprávné a nezákonné, se žalovaný vypořádal na str. 16 až 18 napadeného rozhodnutí, přičemž má zato, že dopravní značení bylo zcela bez závad.

12. S námitkou, že je nepravdivé tvrzení správních orgánů, že k nehodě došlo při vyjíždění žalobce z účelové komunikace, neboť žalobce na místě celou dobu stál, se žalovaný vypořádal na str. 18 až 19 napadeného rozhodnutí. Tvrzení žalobce, že s vozidlem celou dobu stál, odporuje tomu, co uvedl Policii ČR do záznamu o podaném vysvětlení, i tomu, co uvedl ve svých písemných podáních při správním řízení, když při ústním jednání odmítl vypovídat a odpovídat na otázky. Žalobce zjevně vyjížděl z účelové komunikace, celou délkou svého vozidla najel na pozemní komunikaci do jízdny dráhy řidiče B. a zastavil na místě nanejvýš několik málo sekund před střetem, přičemž nelze vyloučit, že zastavil bezprostředně před střetem.

13. S další žalobní námitkou, že příčinou dopravní nehody není porušení ust. § 23 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích ze strany žalobce, nýbrž

nevěnování se řízení ze strany řidiče B., se žalovaný vypořádal na str. 19 a násl. napadeného rozhodnutí. V té souvislosti žalovaný shrnul, že žalobce vyjížděl z účelové pozemní komunikace na pozemní komunikaci v době, kdy po ní jel řidič B., vjel do ní na vzdálenost 4,8 m a krátce před střetem zastavil, čímž řidiči B. zablokoval celý jízdní pruh, čímž nepochybně porušil ust. § 23 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích. I kdyby byl řidič B. v prodlení s reakcí na žalobcovo vozidlo, jak žalobce tvrdí, nezbavila by případná spoluvina uvedeného řidiče žalobce odpovědnosti za jím spáchaný přestupek, neboť v případě dopravních nehod se uplatňuje princip odděleného zavinění účastníky dopravní nehody. Řidič B. jel rychlostí podstatně nižší než v místě dovolenou, tudíž nenastala situace, kdy řidič, který nesplnil povinnost dát přednost v jízdě, se zbaví odpovědnosti za zavinění dopravní nehody, pokud řidič, jemuž měl dát přednost v jízdě, extrémně překročil nejvyšší dovolenou rychlost, v důsledku čehož znemožnil druhému řidiči dát přednost v jízdě. Pokud měl žalobce ztížený výhled vlevo, měl využít způsobit a náležitě poučené osoby, neboť z jeho pohledu se nejednalo o křižovatku, ale o výjezd z účelové pozemní komunikace na pozemní komunikaci. Tvrzení žalobce ohledně doby stání jeho vozidla za účelem rozhlížení se jedním nebo oběma směry před policejním a správním orgánem se rozcházejí, přičemž znalec nevyloučil, že vozidlo BMW zastavilo v křižovatce bezprostředně před střetem. Řidič B. byl navíc povinen sledovat situaci na hlavní pozemní komunikaci vlevo, neboť byl povinen dávat přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci, avšak nebyl povinen dbát zvýšené pozornosti prostoru účelové komunikace vpravo od něj, neboť ve vztahu k vozidlům vjíždějícím z účelové komunikace mu svědčilo právo přednosti v jízdě. Případné spoluzavinění dopravní nehody ze strany řidiče B. je proto neprůkazné a nepravděpodobné. Žalobce se navíc v přestupkovém řízení ani v soudním řízení nemůže s úspěchem domáhat potrestání druhého řidiče za domnělé pochybení, k tomu není aktivně legitimován, neboť předmětem soudního řízení je pouze posouzení toho, zda bylo spolehlivě prokázáno jednání žalobce, nikoli řidiče B. Tvrzení žalobce, že svoji povinnost dát přednost v jízdě splnil tím, že před střetem vozidlo zastavil poté, co najel na pozemní komunikaci a řidič B. se mu proto měl vyhnout navzdory tomu, že mu zablokoval svým vozidlem celý jízdní pruh, je stejně absurdní, jako kdyby řidič, který zastavil vozidlo na červený signál přejezdového zabezpečovacího zařízení zastavil v prostoru železničního přejezdu na kolejích a tvrdil, že za dopravní nehodu je odpovědný strojvedoucí příjíždějícího vlaku, neboť on už v době střetu na kolejích několik vteřin stál a dával tedy vlaku přednost. Žalovaný dále uvedl, že není pravdou, že by absolutizoval povinnost dát přednost v jízdě, naopak ji posoudil v souladu s platnou judikaturou.

14. K další žalobní námitce ohledně nevěrohodnosti tvrzení řidiče Božka žalovaný uvedl, že se věrohodností jednotlivých výpovědí zabýval na str. 23 a násl. napadeného rozhodnutí, přičemž s názorem žalobce se neztotožnil, neboť svědek vypovídal oproti žalobci před policejními správním orgánem konzistentně, srozumitelně a logicky.

15. K námitce žalobce, že správní orgány neprovedly žalobcem navržené důkazy uvedl, že svůj postup odůvodnil na str. 28 až 30 napadeného rozhodnutí s tím, že doplnění dalšího dokazování považuje za nadbytečné. Případný posudek k posouzení, zda je místo spíše zatáčkou, než křižovatkou je právní, nikoli skutkové posouzení a znalec k němu není příslušný. S ohledem na ust. § 2 písm. w) zákona o provozu na pozemních komunikacích se za křižovatku nepovažuje mj. vyústění účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci. Stejně tak není třeba zadávat znalecké zkoumání ke správnosti dopravního značení, neboť se opět jedná o otázku právní a nikoli skutkovou,

jež byla zodpovězena v odůvodnění napadeného rozhodnutí. Ze stejných důvodů je nadbytečný i výslech znalce k těmto otázkám.

16. K žalobcem vznesené námitce podjatosti žalovaný uvedl, že se jí zabýval na str. 15 a 16 napadeného rozhodnutí a neshledal ji důvodnou.

IV.

Replika žalobce

17. Žalobce v reakci na vyjádření žalovaného uvedl, že tento nadále ignoruje a zkresluje skutkový a právní stav s cílem obhájit své rozhodnutí, v němž stranil řidiči B., přičemž opětovně zopakoval svoji předchozí rozsáhlou argumentaci.

V.

Posouzení věci soudem

18. V souladu s § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. vycházel soud při přezkoumání napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu, a napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích žalobních bodů uplatněných v žalobě.

19. Ve věci bylo nařízeno s ohledem na stanovisko žalobce ústní jednání. Soud neprovedl žalobcem navržené návrhy na doplnění dokazování s ohledem na jejich nadbytečnost, v té souvislosti soud odkazuje na argumentaci žalovaného uvedenou v bodě 15. tohoto rozhodnutí.

VI.

Rozhodnutí soudu

20. Žaloba není důvodná.

21. Ze správního spisu Městského úřadu Tachov, odbor dopravy č.j. 2148/2022-ODSH/TC vyplývá, že žalobce se měl přestupku spočívajícího v porušení § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 silničního zákona v souvislosti s porušením ust. § 5 odst. 1 písm. a) s odkazem na § 37 odst. 1 písm. d) uvedeného zákona dopustit tím, že dne 21. 11. 2021 v 8.55 hodin v obci Ctiboř na účelové komunikaci u domu č.p. 109 řídil osobní automobil tov. zn. BMW RZ X, kdy v rozporu s ust. § 23 odst. 1 silničního zákona při jíždě z účelové komunikace označené v jejím ústí dopravním značením P4 „Dej přednost v jízdě „doplněné po obou stranách dopravním zařízením Z11g „Směrový sloupek červený kulatý“ na pozemní komunikaci nedal přednost v jízdě z jeho levé strany po pozemní komunikaci příjíždějícímu vozidlu tov. zn. Renault RZ X řidiče J. B. a došlo ke střetu levé přední části vozidla žalobce s pravou přední částí vozidla Renault, ke zranění osob nedošlo, technická závada na místě nebyla zjištěna ani uplatněna, vznikla pouze hmotná škoda na poškozených vozidlech v celkové výši cca 150 000 Kč. Přivolaná hlídka Policie ČR DI Tachov na místě nejprve považovala za viníka nehody žalobce, avšak následně určila viníkem J. B. s tím, že tento nesplnil povinnost vyplývající mu z ust. § 22 odst. 2 silničního zákona, čímž došlo ke spáchání přestupku podle § 125c odst. 1f) bod 8 silničního zákona, za což mu byla na místě uložena pokuta v příkazním řízení ve výši 1 500 Kč, s níž na místě souhlasil a zaplatil ji.

22. Dne 21. 12. 2021 podal řidič Jaroslav B. na služebně PČR DI Tachov vysvětlení, v němž uplatnil stížnost proti výše uvedenému rozhodnutí s odůvodněním, že cca týden po nehodě zjistil, že není viníkem dopravní nehody, neboť zde neplatilo pravidlo pravé

ruky za situace, kdy vyústění komunikace, po níž přijíždělo auto žalobce, bylo označeno červeným plastovým odrazníkem označujícím místo, kde se vyjíždí z místa ležícího mimo komunikaci na komunikaci, po níž on přijížděl. Z tohoto důvodu požádal o přezkoumání věci, neboť dospěl k názoru, že policejní orgán rozhodl nesprávně, protože nezohlednil skutečnost, že žalobce vyjížděl z účelové komunikace označené plastovými červenými odrazníky na pozemní a povinnost dát přednost v jízdě tak byla na straně žalobce. Opětovným posouzením věci dospěl policejní orgán k závěru, že původní rozhodnutí uložením pokuty na místě nebylo v souladu se zákonem, a je proto na místě zabývat se otázkou jeho zákonnosti. Protože vyhověním stížnosti J. B. by byla způsobena újma jinému účastníku a policejní orgán měl za spolehlivé informace o tom, že žalobce by s takovým rozhodnutím nesouhlasil, byla věc postoupena k přezkumnému řízení nadřízenému orgánu služby dopravní policie při Krajském ředitelství Policie Plzeňského kraje, jehož rozhodnutím č.j. KRPPP-1210-5/ČJ-2022-0300DP ze dne 6. 1. 2022 bylo zrušeno rozhodnutí policejního orgánu DI Tachov ze dne 21. 11. 2021 a příkazový blok a policejní orgán pokračoval v řízení, jež nemohlo být vyřízeno v příkazním řízení s ohledem na nesouhlas žalobce se zaviněním dopravní nehody. Opětovnou kontrolou spisového materiálu KRPP-147663/PŘ-2021-031006 bylo z fotodokumentace místa dopravní nehody zjištěno, že pozemní komunikace, z níž vyjíždělo vozidlo BMW žalobce, je na svém vyústění označena dopravním zařízením Z11c Směrový sloupek červený, jenž označuje vyústění účelové komunikace na jinou pozemní komunikaci a je opatřena dopravní značkou P4 „Dej přednost v jízdě“ bez dodatkové tabulky. Pozemní komunikace, z níž vyjížděl řidič B. s vozidlem Renault, je osazena dopravní značkou P4 „Dej přednost v jízdě“ s dodatkovou tabulkou vyznačující skutečný tvar křižovatky, přičemž na této dodatkové tabulce není vyznačena účelová komunikace, po které do křižovatky vyjížděl žalobce. Na základě vyhodnocení zjištěných skutečností dospěl policejní orgán k závěru, že řidič B. neměl povinnost dát přednost v jízdě vozidlu žalobce, neboť tato povinnost byla v souladu s ust. § 23 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích na straně žalobce, který vyjížděl na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo komunikaci, a bylo jeho povinností dát přednost v jízdě všem vozidlům pohybujícím se na pozemní komunikaci, tedy i řidiči B. Hlídka DI Tachov na místě dopravní nehody nesprávně vyhodnotila dopravní situaci, zejména dopravní značení a zařízení a nesprávně stanovila viníka dopravní nehody v osobě J. B. S ohledem na to, že nebylo možno postupovat dle § 95 odst. 2 správního řádu, neboť by plným vyhověním podnětu řidiče B. k přezkumnému řízení byla způsobena újma žalobci, byla věc do přezkumného řízení postoupena nadřízenému orgánu. Ten rozhodnutím č.j. KRPP-1210-5/ČJ-2022-0300DP ze dne 6. 1. 2022 zrušil rozhodnutí Policie ČR, Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje ze dne 21. 11. 2021 pod č.j. KRPP-147663-1/PŘ-2021-031006 série a číslo příkazového bloku AS/2019 S3236702, jímž byla řidiči J. B. uložena pokuta příkazem na místě za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) 8 silničního zákona ve výši 1 500 Kč, neboť toto rozhodnutí bylo vydáno v rozporu se zákonem.

23. Následně byl příkazem Městského úřadu Tachov ze dne 12. 5. 2022 č.j. 2148/2022ODSH/TC-6 uznán vinným žalobce z porušení ust. § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu, v důsledku čehož z nedbalosti naplnil skutkovou podstatu přestupku ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 téhož zákona tím, že dne 21. 11. 2021 řídil na účelové komunikaci v obci Ctiboř u domu č.p. 109 osobní motorové vozidlo BMW a při vyjíždění z účelové komunikace označené v jejím ústí dopravním značením P4 „Dej přednost v jízdě“ doplněné na obou stranách dopravním zařízením Z11g „Směrový sloupek červený kulatý“ na pozemní komunikaci nedal přednost v jízdě z jeho levé strany

po pozemní komunikaci projíždějícímu osobnímu vozidlu řízeného J. B., v důsledku čehož došlo ke střetu vozidel a způsobení hmotné škody na obou vozidlech. Žalobci byla za tento přestupek uložena pokuta ve výši 2500 Kč. K závěru, že dopravní nehodu zavinil žalobce tím, že při vjíždění z účelové komunikace na jinou pozemní komunikaci nedal přednost v jízdě projíždějícímu vozidlu, dospěl správní orgán zejména na základě stop zajištěných na místě dopravní nehody (poškození vozidel), na základě úředních záznamů o podání vysvětlení žalobce a řidiče B. a provedeného šetření. Správní orgán neshledal žádné přítěžující okolnosti, jako polehčující okolnost byla hodnocena skutečnost, že žalobce od roku 1976, kdy je držitelem řidičského oprávnění, nemá žádný záznam o přestupcích. Druh a míru zavinění přestupku správní orgán hodnotil jako nevědomou nedbalost.

24. Proti tomuto příkazu podal žalobce odpor, následně bylo dne 24. 2. 2023 vydáno rozhodnutí Městského úřadu v Tachově č.j. 2148/2022-ODSH/TC-42, jímž byl žalobce uznán vinným z porušení ust. § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu, čímž z nedbalosti naplnil skutkovou podstatu přestupku ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 téhož zákona a byla mu opětovně uložena pokuta ve výši 2 500 Kč a povinnost uhradit náhradu nákladů řízení ve výši 1 000 Kč.

25. Proti tomuto rozhodnutí podal žalobce odvolání, o němž bylo rozhodnuto rozhodnutím Krajského úřadu Plzeňského kraje č.j. PK-DSH/3713/23 ze dne 18. 5. 2023 tak, že bylo napadené rozhodnutí bylo zrušeno a věc byla vrácena správnímu orgánu I. stupně k novému projednání.

26. Ve věci byl dne 9. 8. 2023 vypracován Ing. Tomášem Kubešem znalecký posudek z oboru doprava, analýzy dopravních nehod, kdy znalec zhodnotil celkovou dokumentaci, vyhodnotil pohyb vozidel před a po střetu a stanovil možnost odvrácení střetu jednotlivými účastníky dopravní nehody, prohlídka poškozených vozidel nebyla provedena, prohlídka místa dopravní nehody byla provedena za dobré viditelnosti. Znalecký experiment byl proveden na zjištění vzájemné dohlednosti. Znalec zpracoval dvě varianty skutkového děje vycházející z rozdílných skutkových tvrzení žalobce před policejním a před správním orgánem, která se týkala způsobu jeho rozhlédnutí, když jednou tvrdil, že s rozhlédl pouze jedním směrem a následně tvrdil, že se rozhlédl oběma směry. Znalec potvrdil, že žalobcovo vozidlo BMW v době střetu stálo, přičemž z technického hlediska nelze určit, jak dlouho. Rychlost vozidla Renault v době střetu s vozidlem BMW byla stanovena na cca 28 km/h (v toleranci 25 až 31 km/h), přičemž nebyla zjištěna brzdná dráha a nelze proto ověřit, zda případná reakce řidiče spočívající v brzdění se přenesla na odezvu vozidla před střetem a došlo k jeho zpomalení, proto byla uvažována počáteční rychlost 30 km/h.

27. Při první zkoumané variantě znalec vycházel ze situace, kdy žalobce zastavil vozidlo a rozhlížel se vpravo, přičemž následně přišel náraz do vozidla, žalobce vjel do jízdního koridoru vozidla Renault v čase cca 2,8 s před střetem, vozidlo Renault v té době bylo ve vzdálenosti cca 22 m od místa střetu. Co se týká možnosti odvrácení střetu žalobcem, tento mohl vozidlo Renault na tuto vzdálenost vidět a mohl zabránit střetu zastavením před hranicí vozovky na účelové komunikaci a umožnit mu průjezd. Jedná se o technické řešení možnosti odvrácení střetu bez řešení právní úpravy provozu vozidel a z ní vyplývajících práv a povinností řidičů v návaznosti na dopravní značení. Vozidlo BMW stálo cca 1,8 s před střetem na vozovce v místě střetu, vozidlo Renault stálo v té době ve vzdálenosti cca 14 m od místa střetu. Pokud by se řidič vozidla Renault pohyboval

rychlostí cca 28 km/h, zastavil by vozidlo na dráze cca 13,6 m, tedy na kratší vzdálenost, než měl k dispozici při reakci na stojící vozidlo žalobce, kdy měl k dispozici dráhu cca 14 m. Pokud by se řidič vozidla Renault pohyboval rychlostí cca 30 km/h, zastavil by vozidlo na dráze cca 14,8 m, tedy na delší vzdálenosti, než kterou měl k dispozici při reakci na stojící vozidlo žalobce a narazil by do něj rychlostí cca 4-5 km/h.

28. Při druhé variantě znalec vycházel ze situace, kdy žalobce zastavil vozidlo, rozhlížel se nejen vpravo, ale i vlevo a následně přišel náraz do vozidla. Vozidlo žalobce vjelo do jízdního koridoru vozidla Renault v čase cca 3,6 s před střetem z účelové komunikace do vozovky, minulo hranici vjezdu do vozovky, jeho rychlost byla cca 14 km/h, přičemž vozidlo Renault bylo ve vzdálenosti cca 28 m od místa střetu, žalobce je mohl vidět a zabránit střetu zastavením před hranicí vozovky na účelové komunikaci a vozidlu Renault tak umožnit průjezd, přičemž se opět jedná se o technické řešení možnosti odvrácení střetu bez řešení právní úpravy provozu vozidel a z ní vyplývajících práv a povinností řidičů v návaznosti na dopravní značení. Vozidlo žalobce stálo před střetem ve vozovce v místě střetu cca 2,6 s před střetem. Pokud by se řidič vozidla Renault pohyboval rychlostí cca 28 km/h, zastavil by vozidlo na dráze cca 13,6 m, tedy na kratší vzdálenosti, než kterou měl k dispozici při reakci na stojící vozidlo, kdy měl k dispozici dráhu cca 20 m. Pokud by se řidič vozidla Renault pohyboval rychlostí cca 30 km/h, pak by vozidlo zastavil na dráze cca 14,8 m, tedy na kratší vzdálenosti, než kterou měl k dispozici při reakci na stojící vozidlo (20 m) Jako technická příčina dopravní nehody přichází v úvahu i prodlení v reakci řidiče vozidla Renault, neboť střetu by mohl zabránit intenzivním brzděním, pohybovalo-li by se vozidlo rychlostí 28 km/h, kdy pokud by reagoval na vzdálenost cca 14 m od místa střetu na stojící vozidlo žalobce, pak bylo v jeho technických možnostech zastavit vozidlo na vzdálenost cca 14 m.

29. Jako technickou příčinu dopravní nehody znalec v obou variantách stanovil příjezd a zastavení vozidla BMW ve vozovce, cca 4,8 m za hranou vozovky. Dle analýzy střetu vozidel vozidlo žalobce v době střetu stálo ve vozovce, přičemž z technického hlediska nelze jednoznačně stanovit dobu stání, vozidlo Renault narazilo do vozidla žalobce. Rychlost vozidla Renault byla v době střetu cca 28 km/h. Jednotlivé výpočty byly řešeny pro nejkratší možný čas stání vozidla žalobce návaznosti na možnost reakce a zastavení vozidla Renault v návaznosti na přijetí/zastavení vozidla BMW ve vozovce, přičemž nelze vyloučit stání vozidla žalobce ve vozovce delší časový úsek, než minimálně stanovené hodnoty a stejně tak nelze vyloučit zastavení vozidla žalobce v místě střetu bezprostředně před střetem. Dále je možné z technického hlediska určit jako příčinu střetu vozidel prodlení v reakci řidiče vozidla Renault za předpokladu pohybu rychlostí cca 28 km/h na vozidlo BMW, neboť pokud by řidič vozidla Renault reagoval na vzdálenost cca 14 m od místa střetu na stojící vozidlo žalobce, pak bylo v jeho technických možnostech zastavit vozidlo na vzdálenost cca 14 m. Dle údajů v podkladech řidič vozidla Renault nesledoval situaci před vozidlem, ale situaci vlevo od vozidla, což ale nelze z technického hlediska potvrdit ani vyvrátit.

30. Rozhodnutím Městského úřadu Tachov č.j. 2148/2022-ODSH/TC-59 ze dne 22.9.2023 byl žalobce opětovně uznán vinným z porušení § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu, čímž z nedbalosti naplnil skutkovou podstatu přestupku ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu a byla mu uložena pokuta podle ust. § 125c odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu ve výši 2 500 Kč a povinnost uhradit náklady řízení v celkové výši 6 000 Kč.

31. Proti tomuto rozhodnutí podal žalobce odvolání, o němž bylo rozhodnuto žalobou napadeným rozhodnutím žalovaného ze dne 18. 12. 2023 č.j. PK-DSH/16518/23, kterým bylo odvolání žalobce zamítnuto a rozhodnutí napadené odvoláním bylo potvrzeno. Následně bylo vydáno dne 11. 1. 2024 opravné rozhodnutí č.j. PK-DSH/508/24, jímž byla opravena ve výroku rozhodnutí výše písařská chyba týkající se výše náhrady nákladů řízení, kdy byla namísto částky 6 000 Kč uvedena částka 1 000 Kč.

32. První žalobcová námitka směřovala proti tomu, že došlo ke zrušení pravomocného příkazového bloku, jímž byla uložena pokuta J. B., druhému účastníkovi dopravní nehody, a do přezkumného řízení proto neměly být vneseny novoty a nepravdy tímto řídicím účelově tvrzené. Soud tuto námitku neshledal důvodnou, neboť ve správním řízení bylo prokázáno, že s ohledem na prokázaný skutkový děj se svědek B. nemohl dopustit přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f bod 8 zákona o provozu na pozemních komunikacích spáchaný porušením ust. § 22 odst. 1 nebo 2 téhož zákona, neboť to byl on, komu svědčilo právo přednosti v jízdě vůči žalobci, jenž do komunikace, po níž přijížděl řidič B., vjížděl z účelové komunikace, na níž byly umístěny směrové sloupky červené kulaté, jak vyplývá z fotodokumentace Policie ČR pořízené bezprostředně po nehodě, tudíž za uvedené jednání nemůže být trestán, neboť to byl právě on, komu svědčila přednost v jízdě. Pokud na tuto skutečnost řidič B. po uložení blokové pokuty poukázal, pak se nejedná o skutkové novoty, jež by byly do řízení vneseny až v přezkumném řízení. Nelze přehlédnout, že argumentace žalobce není relevantní i s ohledem na to že nebyl účastníkem řízení, jehož předmětem bylo posouzení jednání řidiče B. Blíže soud odkazuje na odůvodnění rozhodnutí i vyjádření žalovaného, neboť se jedná o námitku, již žalobce vznesl již v průběhu správního řízení a žalovaný se s ní vypořádal podrobně na str. 10 až 15 napadeného rozhodnutí.

33. Další žalobní námitka se týkala údajného ignorování důkazních návrhů žalobce včetně těch, jež navrhoval ve vztahu k vypracovanému znaleckému posudku a v důsledku čehož nebyl dle žalobce řádně zjištěn skutkový stav. Návrhům žalobce na doplnění dokazování soudem nebylo vyhověno, neboť je soud shledal nadbytečnými s ohledem na to, že žalobce veškerou žalobní argumentaci uplatnil již v průběhu správního řízení a správní orgány se s ní ve svých rozhodnutích vypořádaly a srozumitelně a logicky odůvodnily, proč žalobcem navrhované důkazy neprovedly, soud se s tímto hodnocením ztotožňuje a z těchto důvodů soud tuto žalobní námitku neshledal důvodnou.

34. K žalovaným konstatovanému zavinění ve formě nevědomé nedbalosti soud považuje pro úplnost za potřebné uvést, že objektem přestupku je zájem chráněný zákonem, proti němuž je protiprávní jednání pachatele přestupku namířeno. Objektivní stránkou přestupku je jednání pachatele, ať už konání či opomenutí, jeho následek, tj. porušení nebo jen ohrožení zájmů, které jsou objektem, a vztah příčinné souvislosti mezi tímto jednáním a následkem. K závěru o její existenci je přitom nezbytné, aby bylo prokázáno minimálně to, že žalobce nevěděl, že svým jednáním může porušit či ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Současně platí, že mezi jednáním a následkem musí být příčinný vztah, který spojuje jednání s následkem a je nezbytným znakem objektivní stránky přestupku. Samotná příčinná souvislost mezi protiprávním jednáním pachatele a způsobeným následkem zakládá odpovědnost pachatele za přestupek jen za předpokladu, je-li vývoj příčinné souvislosti alespoň v hrubých obrysech způsoben jeho zaviněním. Z hlediska subjektivní stránky skutkové podstaty přestupku musí být tento spáchán minimálně

z nevědomé nedbalosti, přičemž musí být naplněny kumulativně dva znaky. Prvním z nich je, že pachatel přestupku nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem a u druhého znaku musí správní orgán prokázat, že pachatel vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům měl a mohl vědět, že zákonem stanovenou povinnost porušuje. V posuzované věci bylo třeba s ohledem na charakter dopravní nehody prokázat, že o dopravním značení, tj. směrových sloupcích červené barvy, jež vylučovalo použití pravidla pravé ruky, žalobce věděl či vědět měl a mohl, tedy potvrdit či vyvrátit jeho tvrzení, že o něm nevěděl a vědět ani předpokládat je s ohledem na dané okolnosti nemohl. Jak vyplývá z obsahu správního spisu, v řízení bylo postaveno na jisto, že směrové sloupky červené barvy na účelové komunikaci (jež vylučovaly uplatnění pravidla pravé ruky), z níž žalobce vyjížděl, umístěny byly, a to dostatečně viditelným způsobem. Soud si je zároveň vědom, že tyto směrové sloupky nejsou na pozemních komunikacích umístěny příliš často a mnozí řidiči proto jejich přesný význam neznají. To však nic nemění na tom, že žalobce si měl být důsledků a povinností vyplývajících z jejich umístění, vědom.

35. K žalobcovu nesouhlasu s tím, že ve vztahu k jeho osobě nebylo uplatněno pravidlo *in dubio pro reo*, soud uvádí, že toto pravidlo je na místě použít jen tehdy, jsou-li pochybnosti o vině důvodné, tj. rozumné a týkají se podstatných skutečností, takže v konfrontaci s nimi by výrok o spáchání přestupku nemohl obstát. V dané věci však soud ve shodě se správními orgány pochybnosti o vině žalobce s ohledem na důkazy provedené ve správním řízení neshledává, a z tohoto důvodu ani nebylo potřebné provést žalobcem navrhané důkazy, neboť souhrn provedených důkazů tvořil logickou a ničím nenarušovanou skupinu vzájemně se doplňujících a na sebe navazujících důkazů, které ve svém celku spolehlivě prokazují všechny relevantní okolnosti předmětného skutku a usvědčují žalobce z jeho spáchání, byť formou nevědomé nedbalosti. Soud má zato, že na danou věc lze ve vztahu k jednání řidiče J. B., jehož žalobce považuje za viníka dopravní nehody, aplikovat závěry nálezu Ústavního soudu, který v nálezu ze dne 21. 12. 2020, sp. zn. II. ÚS 1711/20 poukázal i na to, že „po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky ... a aby tomu přizpůbil své počínání; naopak, není-li z okolností, které může účastník silničního provozu běžně vnímat či předvídat, zřejmé, že jiný účastník téhož provozu porušil své povinnosti, je oprávněn očekávat od ostatních účastníků silničního provozu dodržování stanovených pravidel.“ Příčinnou souvislost je třeba zkoumat vždy konkrétně na základě zjištěných okolností daného případu se zdůrazněním hlavních a rozhodujících příčin, což však na druhé straně neznamená, že jen hlavní příčiny jsou právně relevantní a že je možno zcela vyloučit příčiny vedlejší či podřadné. Zásada, že jednotlivé příčiny a podmínky nemají pro způsobení následku stejný význam, se označuje jako zásada gradace příčinné souvislosti. Pro posouzení věci je důležité, zda jednání žalobce bylo z hlediska způsobení následku příčinou dostatečně významnou. Míra způsobení následku přitom může klesnout až na tak nepatrný stupeň, že příčinná souvislost je prakticky bez významu, a tedy o přestupek nejde, což však nelze vztáhnout na posuzované jednání žalobce. Příčinná souvislost mezi protiprávním jednáním pachatele a způsobeným relevantním následkem (účinkem) zakládá odpovědnost pachatele jen za předpokladu, je-li vývoj příčinné souvislosti alespoň v hrubých rysech zahrnut jeho zaviněním, k čemuž v posuzované věci došlo v důsledku toho, že žalobce vyjel z účelové komunikace a zastavil za hranou vozovky, čímž se ocitl v koridoru jízdní dráhy řidiče J. B., jenž přijížděl po pozemní komunikaci III. třídy. Tato skutečnost neztrácí svůj charakter příčiny jen proto, že mimo ni mohl být následek

způsoben ještě další příčinou, konkrétně tím, že dle znaleckého posudku nelze zcela vyloučit možnost, že řidič B. mohl předejít střetu razantnějším brzděním. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že příčinná souvislost mezi jednáním pachatele a následkem se nepřerušuje, jestliže k jednání pachatele přistoupí další skutečnost, jež spolupůsobí při vzniku následku, avšak jednání pachatele zůstává takovou skutečností, bez níž by k následku nebylo došlo (srov. rozhodnutí č. 37/1975 Sb. rozh. tr., usnesení Nejvyššího soudu ze dne 11. 4. 2012, sp. zn. 5 Tdo 275/2012, ze dne 31. 10. 2012, sp. zn. 3 Tdo 1327/2012, aj.).

36. S výše zmíněnými okolnostmi posuzovaného případu, jež existovaly nezávisle na žalobci, souvisí i další námitka žalobce týkající se údajné nepřehlednosti dopravního značení. V řízení bylo prokázáno, že v místě účelové komunikace, po níž vyjížděl žalobce, byly umístěné červené plastové odrazníky označující místo, odkud se vyjíždí z místa ležícího mimo komunikaci na komunikaci, po níž přijížděl řidič B. a v důsledku této skutečnosti se v daném místě nemělo uplatnit pravidlo pravé ruky. Jak vyplývá z výpovědi prap. A. M., policisty, jenž byl členem hlídky PČR, která se dostavila na místo nehody, po jejím příjezdu panovaly mezi účastníky nehody neshody ohledně zavinění, avšak později řidič B. uznal své zavinění. Pokud by své zavinění neuznal, pak by byl hlídkou zpracován náčrtek a plánek místa nehody s přesným zaměřením vozidel a zajištěním případných stop a protokol o ohledání místa dopravní nehody, k čemuž však s ohledem na uznání zavinění řidičem B. nedošlo. Jak vyplývá z jeho výpovědi, policisté si zpočátku při úvaze o viníkovi nehody nebyli jeho osobou jisti a za viníka nejprve určili žalobce, následně své hodnocení změnili s odůvodněním, že řidič B. nedodržel pravidlo pravé ruky, přičemž následně byl jako viník nehody určen žalobce. K určité nepřehlednosti mohla přispět skutečnost, že před směrový sloupek vlastník přilehlé nemovitosti, u něž byl žalobce na návštěvě, postavil popelnici. I z těchto skutečností soud dovozuje, že námitka žalobce týkající se toho, že se mu dopravní značení nejevilo jako zcela přehledné, nemusí být zcela lichá, avšak za takto vzniklou situaci nemůže nést odpovědnost správní orgán a soud má zároveň zato, že i tato okolnost měla vliv na výši stanovené pokuty, jež byla, jak vyplývá z ust. § 125 c) odst. 5 písm. f) zákona o provozu na pozemních komunikacích, stanovena na samé spodní hranici.

37. Soud se nemůže ztotožnit ani s žalobní námitkou týkající se údajné nevěrohodnosti a lživosti tvrzení řidiče B. V řízení nebylo žádným z provedených důkazů prokázáno, že by tento řidič nesledoval provoz či jel nepřiměřeně rychle, soud v té souvislosti odkazuje na závěry znaleckého posudku i na odůvodnění rozhodnutí a vyjádření žalovaného. Řidič B. naopak v reakci na změnu původního závěru zasahujících policistů o viníku nehody jejich závěr o tom, že nehodu zapříčinil on, přijal, nerozporoval jej a souhlasil s blokovou pokutou, přičemž následně ve své výpovědi věrohodně a logicky popsal, jaké skutečnosti jej vedly ke změně souhlasu s tím, že nehodu zapříčinil on. V ostatních ohledech byla jeho výpověď konzistentní. To však nelze vztáhnout i na žalobce, jenž nejprve odmítl před správním orgánem vypovídat a jeho následné písemné vyjádření bylo v rozporu s jeho výpovědí před policejním orgánem. Pokud má žalobce za to, že správní orgány stranily v průběhu řízení řidiči B., pak soudu není z obsahu spisu zřejmé, z čeho tak dovozuje, neboť správní orgány zásadu rovnosti účastníků respektovaly.

38. Co se týká námitky podjatosti odvolacího správního orgánu, tuto žalobce odůvodnil tím, že to byl právě správní orgán, kdo založil nepřehlednost dopravního

značení v místě nehody veřejnou vyhláškou Městského úřadu Tachov, odboru dopravního a silničního hospodářství, již stanovil místní úpravu provozu m.j. na předmětné komunikaci, a jež spočívala v provedení, umístění a osazení svislého dopravního značení a dopravního zařízení. V důsledku této skutečnosti byl dle žalobce správní orgán motivován nepřipustně nereagovat na poukazování žalobce na nepřehlednost, resp. nezákonnost a vadnost dopravního značení na místě dopravní nehody.

39. Ani tuto námitkou soud neshledal důvodnou. Z ust. § 14 odst. 2 správního řádu vyplývá, že *„Úřední osoba není vyloučena podle odstavce 1, pokud je pochybnost o její nepodjatosti vyvolána jejím služebním poměrem nebo pracovněprávním nebo jiným obdobným vztahem ke státu nebo k územnímu samosprávnému celku.“* S ohledem na formulaci námítky podjatosti uvedenou výše je zřejmé, že v posuzované věci se jedná právě o tento případ.

40. Z obsahu správního spisu je dále zřejmé, že žalobce neuplatnil námitku podjatosti dle ust. § 14 odst. 3 správního řádu, tedy bez zbytečného odkladu poté, co se o důvodech, jimiž námitku odůvodňuje, tedy že místní úpravu provozu na pozemní komunikaci stanovil chaoticky právě správní orgán prvního stupně, dozvěděl. To, že místní úpravu provozu na pozemních komunikacích v obci Ctiboř, tedy v místě nehody, stanovil Odbor dopravy Městského úřadu Tachov, se žalobce dozvěděl dne 27. 1. 2023, kdy mu bylo doručeno vyrozumění podle § 36 odst. 3 správního řádu spolu s přílohami, mezi nimiž byla i veřejná vyhláška a opatření obecné povahy č.j. 293/2021-ODSH/TC-3 ze dne 18. 2. 2021. Dne 15. 2. 2023 žalobce nahlédl do spisu a požádal o stanovení lhůty k vyjádření se k podkladům rozhodnutí, jež správnímu orgánu zaslal dne 13. 2. 2023 a které námitku podjatosti neobsahovalo. Žalobce podjatost namítl až v rámci odvolání proti meritornímu rozhodnutí dne 14. 3. 2023, tedy až 51 dnů poté, co se o skutečnosti, jíž námitku odůvodňuje, dozvěděl. Pokud žalobce vznesl námitku podjatosti v uvedené době, nelze ji, dle názoru soudu, považovat za učiněnou bezodkladně. Žalobcův postup vyvolává dojem, že vyčkával na výsledek řízení a námitku podjatosti uplatnil až v okamžiku, kdy zjistil, že se průběh řízení nevyvíjí pro něj příznivě. S ohledem na opožděnost námítky nebyla tato správním orgánem posuzována formou usnesení.

41. Žalobce uplatnil námitku podjatosti vůči celému správnímu orgánu prvního stupně (systémová podjatost) v rámci odvolání, přičemž odvolací orgán se jí jakožto odvolací námitkou zabýval a dospěl k závěru, že rozhodnutí nebylo vydáno podjatou úřední osobou. Svůj závěr odůvodnil tím, že stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích neshledal chaotickým ani nesprávným či zavádějícím a uvedl, z jakých konkrétních důvodů k tomuto závěru dospěl. Uvedený úřad navíc předmětnou úpravu stanovuje na základě požadavku obce, v níž se komunikace nacházejí, a nezodpovídá za konkrétní realizaci dopravního značení, jeho údržbu apod. a tím spíše nemůže být činěn zodpovědným za to, že si vlastník přilehlé nemovitosti postaví popelnici před směrový sloupek, jak se tomu stalo v posuzované věci. V podrobnostech soud plně odkazuje na str. 14 a násl. odůvodnění napadeného rozhodnutí, kde žalovaný své závěry týkající se vznesené námítky podjatosti podrobně odůvodňuje.

42. Co se týká námitek žalobce týkajících se zjištění skutkového děje, soud rovněž považuje za nadbytečné se k nim blíže vyjadřovat a odkazuje na výsledky provedeného dokazování včetně relevantnosti a úplnosti otázek, jež byly předmětem znaleckého posudku, a jejich zodpovězení znalcem, neboť z provedených důkazů je zřejmé, že

s výjimkou výpovědí žalobce nejsou mezi nimi rozpory ani skutečnosti, jež by nebyly objasněny, z tohoto důvodu soud shledal provádění žalobcem navrhaného dokazování nadbytečné, neboť skutkový děj byl dostatečně zjištěn a prokázán, přičemž se jedná o námitku, s níž se správní orgány vypořádaly a v podrobnostech proto soud odkazuje na písemné vyhotovení napadeného rozhodnutí.

S ohledem na výše uvedené důvody soud žalobu neshledal důvodnou a zamítl ji v souladu s ust. § 78 odst. 7 s.ř.s. (výrok I.).

VII.

Náklady řízení

43. O nákladech řízení účastníků soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. za situace, kdy žalovaný má právo na náhradu nákladů řízení, neboť byl procesně úspěšný, avšak v souvislosti s řízením mu žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly (výrok II).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Plzeň 19. 11. 2024

Mgr. Jaroslava Křivánková v.r.
samosoudkyně