

**Městský úřad Tachov**  
**Hornická 1695, 347 01 TACHOV**  
**Odbor dopravy a silničního hospodářství**

Váš dopis č.j.:  
Ze dne: 28.01.2025  
Spis. značka:  
Naše č.j.: 771/2025 – ODSH/TC-3



Vyřizuje: Kubičková  
Telefon: 374 774 257  
E-mail: [vladana.kubickova@tachov-mesto.cz](mailto:vladana.kubickova@tachov-mesto.cz)

Datum: 07.02.2025

**Poskytnutí informace podle zákona č. 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím**

Městský úřad Tachov, odbor dopravy a silničního hospodářství, za povinný subjekt ve smyslu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, obdržel k vyřízení žádost o poskytnutí informací týkající se rozhodnutí ze dne 22. září 2023, č. j. 2148/2022-ODSH/TC-59 a týkající se rozhodnutí ze dne 09. listopadu 2020, č. j. 9023/2019-ODSH/TC-10, formulovanou takto:

*„Rád bych požádal dle zákona č. 106/1999 Sb., o zaslání těchto rozhodnutí.*

*Rozhodnutí ze dne 22.9.2023, č.j. 2148/2022-ODSH/TC-59.*

*Rozhodnutí ze dne 9. 11. 2020, č. j. 9033/2019-ODSH/TC-10.“*

Městský úřad Tachov, odbor dopravy a silničního hospodářství, za povinný subjekt poskytuje anonymizované znění výše uvedených rozhodnutí přílohou.

Mgr. Vladana Kubičková  
referent odboru dopravy  
a silničního hospodářství

**Příloha**

- anonymizované znění rozhodnutí č. j. 2148/2022-ODSH/TC-59 – část 1
- anonymizované znění rozhodnutí č. j. 2148/2022-ODSH/TC-59 – část 2
- anonymizované znění rozhodnutí č. j. 2148/2022-ODSH/TC-59 – část 3

# Městský úřad Tachov

Hornická 1695, 347 01 TACHOV

Odbor dopravy a silničního hospodářství

Váš dopis č. j.:

Ze dne:

Spis. značka: 214/2022/Rih

Naše č. j.: 2148/2022 – ODSH/TC-59

Vyřizuje: Říha

Telefon: 374 774 250

E-mail: [roman.riha@tachov-mesto.cz](mailto:roman.riha@tachov-mesto.cz)

Datum: 22. 09. 2023

právně zastoupen:

JUDr. Marek Neustupný ČAK: 4668

U Mlékárny 290

353 01 Mariánské Lázně

ID: 9rfdkpw

## ROZHODNUTÍ

Městský úřad Tachov, Odbor dopravy a silničního hospodářství, příslušný podle ust. § 124 odst. 5 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění účinném do 31. 12. 2021 /dále jen „zákon o silničním provozu“/ **rozhodl** v souladu s ust. § 67, § 68 a § 69 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů /dále jen „správní řád“/, a v souladu s ust. § 93 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů /dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“/, **dne 22. září 2023** takto:

**právně zastoupen: JUDr. Markem Neustupným, U Mlékárny 290, 353 01  
Mariánské Lázně**

(dále také „obviněný“)

**je vinen, že**

- porušil 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,

n e b o ť

na základě zjištěných skutečností a zejména pak na základě znaleckého posudku (č. 1687-96/2023) ze dne 09. 08. 2023, vypracovaného Ing. Tomášem Kubešem, Hálkova 56, 334 01 Přeštice, Analýza příčin dopravní nehody, je dostatečně prokázáno, že obviněný dne 21. listopadu 2021 v 08:55 hodin, řídil na účelové komunikaci v intravilánu obce Ctiboř, okr. Tachov u domu č. p. 109 osobní motorové vozidlo tov. zn. [REDAKCE], kdy při vjíždění z účelové komunikace označené v jejím ústí dopravním značením P4 „Dej přednost v jízdě“ doplněné po obou stranách dopravním zařízením Z1 1g „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. [REDAKCE], které řídil [REDAKCE], čímž došlo k nárazu pravé přední části vozidla Renault do levé přední části v té době již stojícího vozidla BMW. Při dopravní nehodě došlo k hmotné škodě na vozidle tov. zn. Renault ke škodě [REDAKCE] /majitelka v době DN/ a ke způsobení hmotné škody na vozidle tov. zn. BMW ke škodě obviněného.

**Obviněný 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.**

Za tyto přestupky se obviněnému v souladu s ust. § 35 písm. b) a § 46 zákona o odpovědnosti za přestupky,

**u k l á d á**

podle ust. § 125c odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu pokuta ve výši **2 500 Kč** /slovy dva tisíce pět set korun českých/,

Současně se podle ust. § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky obviněnému **ukládá povinnost uhradit náklady řízení** stanovené v ust. § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, ve znění pozdějších předpisů, ve výši 1 000 Kč, **zvýšené** v souladu ustanovení § 6 odst.2 stejné vyhlášky o 5 000 Kč, jelikož byl ve věci přibrán znalec z oboru dopravy. Tedy v celkové částce 6 000 Kč /slovy šest tisíc korun českých/

Uložená pokuta je podle ust. § 46 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky splatná do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí přiloženou poštovní poukázkou, platbou v pokladně Města Tachov nebo bankovním převodem na příjmový účet Města Tachov, vedený u Komerční banky Tachov (číslo účtu 2688980287/0100, konstantní symbol 0379, variabilní symbol **8602209442**, IBAN: CZ08 0100 0000 0026 8898 0287, BIC: KOMBCZPPXXX). V případě nezaplacení pokuty bude tato vymáhána na základě ust. § 175 zákona č. 280/2009 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů.

## O d ů v o d n ě n í

Na podkladě skutečností zjištěných ze spisového materiálu, č. j.: KRPP-147663/TČ-2021-031006, zpracovaného Policií České republiky, Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje, územní odbor Tachov, dopravní inspektorát, zejména z oznámení přestupku, záznamu o dopravní nehodě (euroformulář), bloku na pokutu na místě nezaplacenou /č. 3236702), postoupení do přezkumného řízení, Rozhodnutí odvolacího správního orgánu, krajského ředitelství Plzeňského kraje, odboru služby dopravní policie, úředního záznamu o podání vysvětlení [REDAKCE], úředního záznamu o podání vysvětlení [REDAKCE], z úředního záznamu o ohledání místa přestupku, jakož i z pořízené fotodokumentace na místě dopravní nehody, zahájil správní orgán z moci úřední řízení o přestupku dne 16.05.2022, kdy byl obviněnému doručen příkaz, proti kterému obviněný prostřednictvím svého právního zástupce podal dne 24. 05. 2022 odpor. Dne 04. 07. 2022 správní orgán obviněného uvědomil o pokračování v řízení společně s předvoláním k ústnímu jednání nařízenému na den 23. 08. 2022 s převzetím do datové schránky právního zástupce, který jej převzal dne 07. 07. 2022.

Obviněný i jeho právní zástupce se k ústnímu jednání ve stanovený den a čas dostavili, přičemž ústním jednání včetně dokazování a výslechů svědků, se konalo ve dnech 23. 08. 2022 a 05. 09. 2022.

Dne 24. 02. 2023 vypravil správní orgán Rozhodnutí, kterým obviněného uznal vinným z naplnění skutkové podstaty přestupku ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 8, zákona o silničním provozu, tím, že jste porušil ust. § 23 odst. 1) zákona o silničním provozu.

Dne 14. 03. 2023 bylo zdejšímu správnímu orgánu doručeno odvolání do výše uvedeného rozhodnutí.

Dne 16. 03. 2023 bylo odvolání postoupeno KÚ Plzeňského kraje, Odboru dopravy a silničního hospodářství, správní orgán II. stupně.

Dne 18. 05. 2023 KÚ Plzeňského kraje svým Rozhodnutím zrušil rozhodnutí zdejšího správního orgánu a věc vrátil správnímu orgánu I. stupně k novému projednání s tím, aby za účelem objasnění příčin dopravní nehody zadal správní orgán I. stupně zpracovat znalecký posudek.

Dne 07. 06. 2023 správní orgán I. stupně, obviněného vyznamenal o pokračování řízení o přestupku a o záměru ustanovit znalce.

Dne 23. 06. 2023 ustanovil správní orgán I. stupně soudního znalce z oboru silniční dopravy Ing. Tomáše Kubeše, IČ 74527991, Hálkova 56, 334 01 Přeštice, aby v předmětné věci vypracoval znalecký posudek.

Dne 09. 08. 2023 byl správnímu orgánu I. stupně doručen Znalecký posudek vypracovaný soudním znalcem Ing. Tomášem Kubešem.

Dne 10. 08. 2023 správní orgán obviněného předvolal k ústnímu jednání na den 19. 09. 2023, doručeno do datové schránky právního zástupce.

K ústnímu jednání dne 19. 09. 2023 se obviněný [REDAKCE] i jeho zákonný zástupce JUDr. Marek Neustupný řádně a včas dostavili.

V rámci ústního jednání, byl obviněný a jeho právní zástupce seznámen s dosavadním obsahem spisového materiálu, včetně znaleckého posudku:

*Důkazy pořízené před zahájením řízení:*

1. Oznámení přestupku – v oznámení přestupku je mimo jiné uvedeno, že obviněný řidič [REDAKCE] dne 21. listopadu 2021 v 08:55 hodin řídil na účelové komunikaci v obci Ctiboř, okr. Tachov u domu č. p. 109 osobní motorové vozidlo tov. zn. BMW [REDAKCE], kdy při vyjíždění 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 projíždějícímu osobnímu motorovému vozidlu tov. zn. Renault [REDAKCE] a došlo ke střetu levé přední části vozidla BMW s pravou přední částí vozidla Renault. Při dopravní nehodě došlo ke způsobení hmotné škody na vozidle tov. zn. Renault a ke způsobení hmotné škody na vozidle tov. zn. BMW. Na místo dopravní nehody byla přivolána hlídka PČR DI Tachov, která na místě určila viníka v řidiči [REDAKCE], kdy zavinění dopravní nehody spatřovala v tom, že si řidič [REDAKCE] nesplnil povinnost vyplývající mu z ust. § 22 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. silničního zákona, za což mu byla na místě uložena pokuta v příkazním řízení ve výši 1.500,-Kč, se kterou řidič [REDAKCE] na místě souhlasil a pokutu zaplatil. Dne 21. 12. 2021 v 08:45 hodin na služebně PČR DI Tachov podal řidič [REDAKCE] vysvětlení, ve kterém uplatnil stížnost proti výše uvedenému rozhodnutí, neboť měl za to, že policejní orgán rozhodl nesprávně a na místě nezohlednil skutečnost, že řidič [REDAKCE], vyjížděl z účelové komunikace na pozemní komunikaci a povinnost dát přednost v jízdě byla na straně řidiče [REDAKCE]. Opětným posouzením věci dospěl policejní orgán DI Tachov k závěru, že původní rozhodnutí uložením pokuty na místě řidiči [REDAKCE], nebylo v souladu se zákonem o silničním provozu a tedy je na místě zabývat se otázkou jeho zákonnosti. Protože vyhověním stížnosti [REDAKCE], by byla způsobena újma jinému účastníku a policejní orgán měl spolehlivé informace o tom, že řidič [REDAKCE], by s takovým rozhodnutím nesouhlasil, byla věc dopravní nehody a zejména rozhodnutí v ní uvedené v souladu s ust. § 95 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád ve znění pozdějších předpisů, postoupena k přezkumnému řízení nadřízenému orgánu Odboru služby dopravní policie při KŘ policie Plzeňského kraje. Rozhodnutím Odboru služby dopravní policie při Krajském ředitelství policie Plzeňského kraje, vydaném pod č.j. KRPP-1210-5/ČJ-2022-0300DP dne 06. 01. 2022 v právní moci dne

08. 02. 2022, bylo zrušeno výše uvedené rozhodnutí policejního orgánu DI Tachov ze dne 21. 11. 2021 pod č.j. KRPP-147663-1/PŘ-2021-031006 série a číslo příkazového bloku AS/2019 S3236702. Policejní orgán DI Tachov pokračoval v šetření, kdy byl k věci vyslechnut [REDAKCE], který nesouhlasil se zaviněním dopravní nehody, a věc tedy byla postoupena k dalšímu projednání.

2. Rozhodnutí KŘP Plzeňského kraje odboru služby dopravní policie - v rozhodnutí KŘP Plzeňského kraje odboru služby dopravní policie ze dne 06. 02. 2022 vedeném pod č.j. KRPP-1210/ČJ-2022-0300DP je mimo jiné uvedeno, že věcně a místně příslušný správní orgán rozhodl dne 06. 02. 2022 v přezkumném řízení o podnětu [REDAKCE] takto: rozhodnutí PČR, DI Tachov ze dne 21. 11. 2021, kterého se měl dopustit účastník řízení [REDAKCE], se ruší, neboť bylo vydáno v rozporu se zákonem. Účinky rozhodnutí v přezkumném řízení nastávají ode dne právní moci napadeného příkazového bloku, tedy od 21. 11. 2021. O vrácení přeplatku může účastník žádost požádat Celní úřad pro Plzeňský kraj po nabytí právní moci rozhodnutí. Dále je v odůvodnění uvedeného rozhodnutí mimo jiné uvedeno, že účastník řízení vydáním napadeného příkazového bloku nenabyl žádná práva, ale byla mu uložena povinnost zaplatit pokutu. Zrušením pokuty dochází k zániku této povinnosti.
3. Úřední záznam o podání vysvětlení - v úředním záznamu o podání vysvětlení ze dne 21. 12. 2021 [REDAKCE] mimo jiné uvedl, že dne 21. 11. 2021 v 08:45 hodin řídil vozidlo Renault v obci Ctiboř po místní komunikaci vedoucí od obce Břeží směrem k obci Halže. Ve vozidle vpředu vedle řidiče se nacházela jeho přítelkyně [REDAKCE]. Byli připoutáni bezpečnostními pásy. Před vznikem dopravní nehody jel rychlostí cca 30 km/h na třetí rychlostní stupeň. Úsek komunikace zná dobře. Když se blížil k místní křižovatce nad místní prodejnou, tak se řádně rozhlédl vlevo na hlavní komunikaci, rovně na hlavní komunikaci, která vede od Halže, viděl dobře. Vpravo se nachází rodinný dům, za kterým je vyústění účelové komunikace, která vede k místnímu statku. Na toto vyústění není dobře vidět, jelikož se zde nachází jmenovaný rodinný dům. Křižovatkou jel plynule rychlostí 30 km/hod. Jakmile si všiml vozidla, které přijíždělo z pravé strany ze jmenovaného vyústění, tak začal intenzivně brzdit. V okamžiku, kdy začal brzdit, došlo ke střetu mezi jeho pravou přední částí a levou přední částí druhého vozidla. Okamžitě po střetu obě vozidla zastavila. Ke zranění osob nedošlo, na místo zavolali PČR. Dechová zkouška negativní, technická závada na vozidlech, ani na komunikaci nevznikla. Bylo denní světlo, povrch vozovky byl vlhký, bez znečištění a poškození. Na místě nehody bylo vyhodnoceno, že viníkem DN je on, že nedal přednost v jízdě z pravé strany. On s tím na místě DN souhlasil a tu zaplatil na místě hotově ve výši 1.500,-Kč. Dále byl sepsán záznam o nehodě, který oba účastníci podepsali. Celou věc nahlásil pojišťovně, kde si vše řádně vyřídil. Za cca 1 týden zjistil, že není viníkem dopravní nehody, že zde neplatí pravidlo pravé ruky, ale že vyústění komunikace, po které přijíždělo druhé vozidlo, je označeno červeným plastovým odrazníkem, který označuje místo, kdy se vyjíždí z místa ležícího mimo komunikaci na komunikaci, po které on přijížděl se svým vozidlem. Z toho důvodu zažádal o

přezkoumání celé věci a navrácení zaplacené blokové pokuty a navrácení bodového hodnocení. Pro svoji pojišťovnu si vyžádal potvrzení, že je poškozeným v předmětné dopravní nehodě.

4. Úřední záznam o podání vysvětlení - v úředním záznamu o podání vysvětlení ze dne 24. 02. 2022 [REDACTED] mimo jiné uvedl, že dne 21. 11. 2021 v 09:00 hodin v obci Ctiboř jel s vozidlem BMW od domu č. p. 109. Přijel do první křižovatky, kde zastavil. Podíval se vpravo, jestli něco nejede a v té době do jeho přední části narazil další automobil, který přijížděl po vedlejší komunikaci z levé strany. On přijíždějící vozidlo neviděl, protože se díval vpravo. V křižovatce stál tak, aby řádně viděl na všechny strany. Druhý automobil do jeho vozu narazil nejspíše v plné rychlosti, jelikož byl náraz silný. Zavinění je na straně druhého řidiče, jelikož on stál na místě a nejel. Zranění neutrpěl, léčí se se srdcem a cukrovkou, kdy nic z toho nemá vliv na řízení automobilu a příčinu dopravní nehody.
5. Záznam o dopravní nehodě mezi účastníky - v záznamu o dopravní nehodě mezi účastníky ze dne 21. 11. 2021 v obci Ctiboř jsou mimo jiné zakresleny místa poškození obou vozidel po střetu.
6. Blok na pokutu na místě zaplacenou - v bloku na pokutu na místě zaplacenou č. S 3236702 je zapsáno, že [REDACTED] zaplatil pokutu ve výši 1.500,-Kč za přestupek dle § 125c 1 f bod 8 zákona č. 361/2000 Sb. (nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě).
7. Postoupení věci do přezkumného řízení - v postoupení věci do přezkumného řízení je mimo jiné uvedeno, že dne 03. 01. 2022 že policejní orgán DI Tachov postoupil věc přestupku vedeného pod č. j. KRPP-147663/PŘ-2021-031006 nadřízenému policejnímu orgánu Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje, odboru služby dopravní policie, Plzeň. Věc přestupku byla postoupena jako podnět k přezkoumání v přezkumném řízení, kterého se dopustil [REDACTED] tím, že dne 21. 11. 2021 v 08:55 hodin, v rozporu s ust. § 22 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, při průjezdu křižovatkou v obci Ctiboř s vozidlem Renault Megane reg. zn. [REDACTED], do které vjížděl z vedlejší pozemní komunikace označené dopravní značkou P4 „Dej přednost v jízdě“, nedal přednost v jízdě vozidlu BMW reg. zn. [REDACTED], řidiče [REDACTED], přijíždějícímu z pozemní komunikace z jeho pravé strany rovněž označené dopravní značkou P4 „Dej přednost v jízdě“, kdy obě vozidla vjela na hlavní komunikaci, kde došlo ke střetu jejich předních částí. Při dopravní nehodě ke zranění osob nedošlo, alkohol byl u obou řidičů vyloučen dechovou zkouškou, technická závada na vozidlech ani na pozemní komunikaci nebyla řidiči uplatněna ani šetřením zjištěna. Při příjezdu hlídky DI Tachov na místo DN si řidiči vyplňovali Záznam o dopravní nehodě, se zaviněním nehody na místě souhlasili, věc byla na místě vyřešena

v příkazním řízení a řidiči [REDAKCE] byl na místě vypsán blok na pokutu, který na místě podepsal a hlídce zaplatil 1.500,-Kč. Dne 21. 12. 2021 se na DI PČR Tachov dostavil [REDAKCE], který požádal o přezkoumání rozhodnutí ve věci výše uvedené dopravní nehody, neboť dle jeho názoru nebyl viníkem dopravní nehody, což si na místě neuvědomil a k tomuto dospěl až později po konzultaci se známým přímo na místě DN, kdy si uvědomil, že komunikace, ze které vyjížděl řidič BMW je označena plastovým odrazníkem a v tomto případě neplatí pravidlo pravé ruky. S [REDAKCE] byl sepsán úřední záznam o podání vysvětlení, ve kterém se vyjádřil. Vyjádření nadřízeného: Na základě podaného vysvětlení provedl opětovnou kontrolu spisového materiálu, který obsahoval sken Záznamu o dopravní nehodě, který si na místě DN vypsali sami účastníci a který byl potvrzen na místě hlídkou PČR DI Tachov, dále obsahoval fotodokumentaci místa DN včetně postavení vozidel po dopravní nehodě. Vyhodnocením záznamu a zejména fotodokumentace zjistil, že pozemní komunikace, ze které vyjíždělo vozidlo BMW je ve svém vyústění do křižovatky označena dopravním značením Z11c „Směrový sloupek červený“, který označuje vyústění účelové komunikace na jinou pozemní komunikaci a rovněž je opatřena dopravní značkou P4 „Dej přednost v jízdě“ bez dodatkové tabulky. Pozemní komunikace, z níž vyjížděl řidič [REDAKCE] s vozidlem Renault je osazena dopravní značkou P4 „Dej přednost v jízdě“ s dodatkovou tabulkou vyznačující skutečný tvar křižovatky, kdy na této dodatkové tabulce není vyznačena účelová komunikace, po které do křižovatky vjížděl řidič [REDAKCE] s vozidlem BMW. Na základě vyhodnocení zjištěných skutečností dospěl k závěru, že řidič [REDAKCE] s vozidlem Renault neměl povinnost dát přednost v jízdě vozidlu BMW řidiče [REDAKCE], neboť tato povinnost byla na straně řidiče Stojneva, který vjížděl 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 [REDAKCE], kdy tuto povinnost mu ukládá ust. § 23 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. Tedy hlídka DI Tachov na místě nesprávně vyhodnotila dopravní situaci, zejména dopravní značení a zařízení a nesprávně stanovila viníka dopravní nehody v osobě řidiče [REDAKCE]. Na základě výše uvedeného se věc postupuje do přezkumného řízení, neboť rozhodnutím by byla způsobena újma jinému účastníkovi.

8. Úřední záznamu o ohledání místa přestupku - v úředním záznamu o ohledání místa přestupku ze dne 21. 11. 2021 je mimo jiné uvedeno, že ohledání bylo započato v 09:00 hodin v obci Ctiboř na křižovatce silnice č. 19920 a účelové komunikace u domu č. p. 109 za denního světla, kdy bylo zataženo a sucho. Předmětem ohledání je křižovatka silnice č. 19920 s vedlejší silnicí a účelovou komunikací u domu č. p. 109 v obci Ctiboř, kdy silnice č. 19920 se za křižovatkou stáčí vlevo. Vše je popisováno ve směru jízdy po silnici č. 19920 směrem do centra obce. Povrch vozovky je tvořen živíci, v době ohledání nepoškozený, bez znečištění a suchý. Silnice č. 19920 je před křižovatkou vyznačena přednost dopravní značkou „Hlavní pozemní komunikace“ s dodatkovou tabulkou tvaru křižovatky, kde se hlavní komunikace lehce stáčí vlevo a z pravé a levé strany se připojuje jedna vedlejší pozemní komunikace. V křižovatce je vpravo vedlejší



pozemní komunikace, kdy u této je před křižovatkou vyznačena přednost dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“ s dodatkovou tabulkou tvaru křižovatky, kde se hlavní pozemní komunikace lehce stáčí vlevo a z pravé a levé strany se připojuje jedna vedlejší pozemní komunikace. U protější strany křižovatky je účelová komunikace, kdy u hranice křižovatky je, na obou stranách, na zatravněné ploše červený směrový sloupek. U této účelové komunikace je před křižovatkou vyznačena přednost dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“. Automobil BMW se v době ohledání nachází v křižovatce, kde přední částí směřuje do křižovatky a zadní částí směřuje do účelové komunikace u domu č. p. 109, přičemž zadní část je na úrovni vyústění účelové komunikace. Automobil Renault je v době ohledání v křižovatce, kde přední částí směřuje do křižovatky a je za vyústěním účelové komunikace. Zadní částí směřuje do vedlejší komunikace dále na obec Březí.

9. Fotografická dokumentace (na CD nosiči) - fotografická dokumentace obsahuje 36 fotografií, kdy pořizené fotografie korespondují s popisem ohledání místa dopravní nehody.
10. Úřední záznam policistů – v úředním záznamu policistů DI Tachov ze dne 29. 12. 2021 je mimo jiné uvedeno, že po příjezdu hlídky DI Tachov na místo dopravní nehody byly provedeny potřebné úkony s řidiči. Jelikož na místě DN si již účastníci volali a zařizovali odtahy vozidel, tak potřebné úkony i s vypsáním záznamu o DN s jednotlivými účastníky bylo prováděno během doby, kdy nebyli v kontaktu s pojišťovny anebo odtahovou službou. K posouzení viníka byly vzaty svislé dopravní značky, přičemž u obou účastníků byla značka „Dej přednost v jízdě“. Z tohoto byl určen jako viník [REDAKCE], kterému byla uložena pokuta a vypsán blok.
11. Dne 10. 05. 2022 doplnil spisovou dokumentaci o výpis z evidenční karty řidiče obviněného [REDAKCE]. Z výpisu bylo zjištěno, že obviněný je držitelem řidičského oprávnění pro následující skupiny vozidel: AM, A1, B1, B, C1, C, T. Ke dni spáchání dopravní nehody nemá obviněný v EKŘ žádný záznam o přestupku. Stav bodového hodnocení osoby je 0 bodů.

*Důkazy pořizené po zahájení řízení:*

1. Obviněný respektive jeho právní zástupce při ústním jednání, jenž se konalo dne 23. 08. 2022 počátek v 08:30 hod., mimo jiné uvedl, že nesouhlasí s obviněním, které je mu kladeno za vinu. Také uvedl, že byl seznámen s jeho aktuální kartou řidiče ze dne 22. 08. 2022 a je srozuměn se skutečností, že v současné době nemá žádný záznam v přestupcích a v jeho bodovém hodnocení je 0 bodů. Obviněný se též vyjádřil ke svým majetkovým poměrům, kdy uvedl, že jsou dobré, je důchodce, dluhy ani exekuce nemá.

Obviněný uvedl, že vypovídat nechce, ale požádal o založení doplňujícího písemného čestného vyjádření, jenž sepsal dne 22. 08. 2022, také uvedl, že nebude odpovídat na žádnou otázku správního orgánu, jelikož je trémista.

- vyjádření obviněného:

#### Čestné prohlášení

*„Chtěl bych doplnit informace ke své výpovědi ze dne 24. 02. 2022 na policii, protože policie nenapsala všechno, co jsem jim řekl. Bylo toho mnohem víc. A proto bych to chtěl teď doplnit. Není tam uvedeno, kde přesně jsem mé auto zastavil. Není pravda, že jsem se podíval jenom doprava. Rozhlédl jsem se na všechny strany a právě v okamžiku, když jsem se díval doleva, tak přišel náraz. Náraz byl ve vysoké rychlosti, já jsem stál na místě. Proto mi vadí, že v rozhodnutí je uvedeno, že jsem tam vjížděl, to není pravda a není pro to žádný důkaz. [REDAKCE] rychlost byla o hodně vyšší, než je povolená rychlost v obci. Kdyby jel pomalu, jak uvádí a věnoval se řízení, tak nemohlo k bouračce dojít. A nemohla vzniknout tím pádem takhle velká škoda, aby měl [REDAKCE] auto na odpis. Z fotek je jasné, že auta nemohla jet tak, jak je to v rozhodnutí, protože kdybych mu tam vjel, tak by [REDAKCE] musel narazit do střední nebo zadní části mého auta. Nechápu, jak mohl [REDAKCE] tvrdit, že jel 30 km rychlostí a intenzivně brzdil, když na silnici není žádná brzdná dráha. Kdyby jel tedy třicítkou a brzdil, tak by do mého stojícího auta nemohl narazit. A pokud by narazil ve třicítce, tak by neměl auto na odpis. Policii jsem řekl, že místo nehody je nepřehledné, na silnici nejsou čáry, není označena hlavní a vedlejší silnice pruhy, křižovatka je nepřehledná. Není jasné, kde hlavní a vedlejší silnice začíná a končí a kudy probíhá. Na levé straně, odkud přijížděl [REDAKCE], byla zaparkovaná auta, jsou tam keře, a proto jsem si musel najet tak, jak jsem to udělal, abych měl vůbec přehled a rozhled. Ve výpovědi ani nebyl uveden svědek, který se mnou seděl v autě, i když jsem to uváděl. Jmenuje se [REDAKCE]. Pan [REDAKCE] svou vinu opakovaně přiznal, protokol o nehodě podepsal a až za několik týdnů začal celou věc otáčet proti mně. Myslím si, že to začal otáčet proto, že s tím autem vůbec neměl jezdit. Nechápu, proč už to dávno není skončené, když pan [REDAKCE] svoji vinu přiznal, omluvil se mi, zaplatil pokutu a teprve po několika týdnech začal svoje výpovědi měnit. Další věc je, že v době nehody neměl brýle, které má mít na řízení auta. A nehraje roli, že si je potom nasadil. Já jsem nikdy neměl žádnou nehodu a o panu [REDAKCE] z doslechu vím, že několik nehod měl. Na závěr uvádím, že se necítím jako viník nehody a všechno by mělo zůstat tak, jak to policie vyhodnotila na začátku, kdy pan [REDAKCE] ještě mluvil pravdu a přiznal svoji vinu.“*

*„V Halži dne 22. 08. 2022, [REDAKCE] podepsán vlastní rukou“*

2. Dne 23. 08. 2022 v 9:00 hod., se ke svědecké výpovědi, konané v rámci ústního jednání dostavil svědek prap. Aleš Musil, který mimo jiné uvedl, následující:

Dne 21. 11. 2021 byl zařazen do výjezdu dopravních nehod PČR DI Tachov. V ranních hodinách byla oznámena dopravní nehoda v obci Ctiboř. V hlídce byl zařazen i prap. Lukáš Kopča, se kterým na místo dopravní nehody vyjeli. Na místě dopravní nehody se nacházely poškozené automobily. Účastníci byli mimo vozidla a vyřizovali si telefonickou cestou odtahy

vozidel. Prohlédl si místo dopravní nehody, kdy oba účastníci dopravní nehody měli ve svém směru jízdy dopravní značku Dej přednost v jízdě. Následně celou věc řešil u služebního vozidla s účastníky. Provedl lustrace vozidel, dechové zkoušky na alkohol, které byly s negativním výsledkem, a následně účastníkům pomáhal vyplňovat protokol o dopravní nehody.

Svědék Musil na otázky správního orgánu vypověděl následovně:

*Otázka správního orgánu: „K jakému závěru jste na místě dopravní nehody dospěli a na základě čeho jste při tom vycházeli.“*

*Odpověď: „Na místě dopravní nehody jsme vycházeli podle dopravních značek Dej přednost v jízdě, kdy jeden z účastníků na místě souhlasil se zaviněním a jednalo se o porušení § 22 odst. 2) zákona č. 361/2000 Sb., nebyl to zde sedící obviněný, ale druhý řidič, jméno si nepamatuji.“*

*Otázka správního orgánu: „Jakým způsobem jste místo dopravní nehody vyhodnotili, jako křižovatku, nebo výjezd z místa ležícího mimo komunikaci?“*

*Odpověď: „Místo dopravní nehody jsme vyhodnotili jako křižovatku.“*

*Otázka správního orgánu: „Všiml jste si na místě dopravní nehody, a to ve směru, odkud přijížděl pan obviněný [redacted], osazených směrových červených sloupků, které označují vyústění účelové komunikace na jinou pozemní komunikaci?“*

*Odpověď: „Já osobně jsem si jich nevšiml, věnoval jsem se hlavně účastníkům dopravní nehody a myslím si, že si jich nevšiml ani druhý kolega, který prováděl fotodokumentaci, protože by mne na to určitě upozornil.“*

Svědék Musil doplnil, že na místě byla věc vyřešena příkazem na místě, pak odjeli a účastníci čekali dál na místě na odtah vozidel. Následně se dozvěděl, že označený viník se zaviněním nesouhlasil a následně mu věc byla znovu přidělena s tím, že má připravit spis a postoupit jej správnímu orgánu MěÚ Tachov. Z rozhodnutí nadřízeného orgánu vyplynulo, že se nejednalo o dopravní nehodu v křižovatce, ale o výjezd z účelové komunikace na pozemní komunikaci. Z toho rozhodnutí vyplynulo, že viníkem není řidič, který na místě dopravní nehody zaplatil pokutu příkazem na místě, ale zde sedící pan obviněný. Do spisové dokumentace dodělával s určitostí fotodokumentaci, ohledání místa přestupku dle fotodokumentace. Zda byly provedeny výsledky účastníků, to si již nepamatoval.

Svědék Musil na otázky obviněného vypověděl následovně:

*Otázka: Vzpomenete si, jak se k sobě chovali účastníci na místě dopravní nehody a zda se mezi sebou shodli na zavinění dopravní nehody.*

*Odpověď: Zpočátku na místě dopravní nehody byly mezi účastníky neshody ohledně zavinění, ale později druhý, zde nepřítomný účastník uznal své zavinění, poté, co jsme s ním celou situaci na místě rozebrali.*

*Otázka: Jaké úkony jste prováděli na místě dopravní nehody, jaké jste prováděli úkony v předmětný den a čas?*

Odpověď: Já jsem si vzal od účastníků dopravní nehody doklady potřebné k řízení a provozu vozidel, provedl jsem jejich lustraci, dechové zkoušky na přítomnost alkoholu v dechu, následně jsem jim pomáhal s vyplněním jejich protokolu o dopravní nehodě. Kolega prováděl fotodokumentaci a obhlídku místa dopravní nehody.

*Otázka: Co si mám představit pod pojmem obhlídka místa dopravní nehody?*

Odpověď: Aby na fotografiích, byly viditelné případné brzdné, smykové, či jiné stopy, dopravní značení a postavení vozidel po dopravní nehodě.

*Otázka: Byly na místě dopravní nehody zjištěny nějaké brzdné, smykové, či jiné stopy?*

Odpověď: To si již nevybavuji.

*Otázka: Byly na místě dopravní nehody zajišťovány nějaké brzdné, smykové, či jiné stopy v předmětný den dopravní nehody?*

Odpověď: Nepamatuji si.

*Otázka: Pokud by druhý účastník nesouhlasil se zaviněním dopravní nehody, jaké by se prováděly další úkony ze strany policie v předmětný den a čas na místě dopravní nehody?*

Odpověď: Navíc by se zpracovával náčrtek místa dopravní nehody s přesným zaměřením vozidel a zajištěním případných stop, plánek místa dopravní nehody, protokol o ohledání místa dopravní nehody.

*Otázka: Jedná se o nějaký interní předpis policie k postupu policistů na místě dopravní nehody a při jejím zpracování v případě shody účastníků na zavinění dopravní nehody?*

Odpověď: Ano, v takovém případě se neprovádí rozsáhlé měření a dokumentování dopravní nehody.

3. Dne 23. 08. 2022 v 09:45 hod., se ke svědecké výpovědi, konané v rámci ústního jednání dostavila svědkyně [REDAKCE], jenž ve své výpovědi mimo jiné uvedla následující: že v listopadu roku 2021 asi 22 den jeli s přítelem [REDAKCE] do Halže na narozeniny jeho matky směrem od Březí do obce Ctiboř. Přítel řídil vozidlo Renault Megane, ona seděla na sedačce spolujezdce. V obci Ctiboř jeli, z jejího pohledu po pravé straně kolem zástavy rodinných domů. Dle jejího názoru jeli rychlostí 20 – 30 km/hod, jeli rovně a z pravé strany za rodinnými domy vyjelo vozidlo černé BMW, řidič je neviděl a narazil do nich. Po dopravní nehodě si vše fotila a později, ne v den dopravní nehody si na fotkách všimla, že místo odkud ten pán vyjel, je osazeno červenými patníky. Po střetu vylétly airbasy a za auta se začalo kouřit. Vozidla zůstala v původním postavení po dopravní nehodě až do příjezdu policistů. Venku komunikovali s panem obviněným i jeho spolujezdkyní, zjišťovali svůj zdravotní stav a ta spolujezdkyně nám pak poskytla pití. Jednání účastníků dopravní nehody nebyla přítomna, oni se mezi sebou znají a jak se domluvili, to mne nějak nezajímalo, pak to tam s nimi řešila i policie na místě. Nikdo z účastníků dopravní nehody nebyl zraněn. K intenzitě nárazu se nedokázala vyjádřit, vylétli airbasy a hlavně to byl pro ni šok. K zavinění dopravní nehody uvedla, že na základě těch červených patníků měli mít přednost v jízdě a ten pán jim měl dát přednost.

Svědkyně na otázky jenž položil obviněný odpověděla následovně:

*Otázka: Víte, jaký byl rozsah škod na vozidle, které řídil [REDAKCE] a jaký byl rozsah pojistného plnění a jaká pojišťovna vyřizovala?*

*Odpověď: Škoda byla totální, víc o tom nevím, řešil to přítel, jaká pojišťovna to vyřizovala, to také nevím.*

*Otázka: Jak víte, že jste jeli rychlostí 30 km/hod?*

*Odpověď: Tu rychlost jsem odhadovala, nedívala jsem se na tachometr.*

*Otázka: Jak dlouho jste přítelkyní [REDAKCE]?*

*Odpověď: Žijeme spolu 6 let a žijeme ve společné domácnosti v Mariánských Lázních.*

*Otázka: Kdo je vlastníkem vozidla Renault Megane?*

*Odpověď: Myslím si, že vlastník je paní [REDAKCE], ale můj přítel to auto provozoval běžně, a pomáhal své mamince se zajišťováním odvozů k lékaři atd., byla na invalidním vozíku a neměla nohy, pan [REDAKCE] v té době neměl ani neužíval jiné vozidlo, než ten Renault Megane.*

*Otázka: Proč to auto mělo pražskou registrační značku?*

*Odpověď: To nevím.*

4. Dne 23. 08. 2022 v 10:20 hod., se ke svědecké výpovědi, konané v rámci ústního jednání dostavil svědek [REDAKCE], který uvedl, cituji: „*Domnívám se, že dne 21. 11. 2021 ráno asi kolem 08:30 hodin jsem jel z Mariánských Lázní do Halže vozidlem Renault Megane, které bylo napsáno na mojí matku. Já byl pojistníkem, na auto dostala dotaci, protože byl ZTPP. Auto mělo pražskou registrační značku a pojištěné bylo u pojišťovny Generalli. V autě se mnou jela na místě spolujezdce moje přítelkyně. Jel jsem od obce Břeží směr Halže. V obci Ctiboř jsem jel rovným úsekem komunikace, je tam dopravní značka Dej přednost v jízdě a chtěl jsem najet do křižovatky. Hlavní komunikace je v zatáčce kousek od obchodu. Po pravé straně až ke křižovatce je souvislá řada rodinných domů. Ta křižovatka je hodně nepřehledná. Zpoza těch domů vyjelo auto směrem od bývalého statku. Na jakou vzdálenost jsem to vozidlo BMW uviděl, to už si nedokážu vybavit, byl to mžik. Jel jsem rychlostí cca 30 km/hod. Na vzniklou situaci jsem reagoval tak, že jsem sešlápl spojku a brzdu, ale střetu jsem již nedokázal zabránit. Ke střetu došlo mezi mou pravou přední částí vozidla a levou přední částí vozidla BMW. Pak jsme vystoupili z aut, zkontrolovali jsme, zda není nikdo nezraněn. Pan [REDAKCE] mi řekl, že se díval nahoru a že mne neviděl.*

*Otázka správního orgánu: To vozidlo BMW zastavilo v křižovatce, nebo jelo po celou dobu až do následného střetu?*

*Odpověď: To vozidlo jelo celou dobu, bylo v celou dobu v pohybu až do nárazu.*

*Pak jsme volali policii a pojišťovny, potřeboval jsem i odtahovou službu. Po příjezdu policie nás policisté kontrolovali, provedli negativní dechovou zkoušku u mne a pana [REDAKCE]. Obcházelí místo dopravní nehody, kontrolovali dopravní značky, nebyli si vůbec jisti, nejdříve určili viníkem pana [REDAKCE]. Pak to změnili a určili viníkem dopravní nehody mne, s tím, že jsem nedodržel pravidlo pravé ruky. V době dopravní nehody a řešení dopravní nehody a při rozhodování o vině policisté vůbec nebrali v potaz červené patníky na místě, odkud vyjžděl pan [REDAKCE]. V tu chvíli jsem tedy uznal, že jsem viníkem dopravní nehody, souhlasil jsem se zaviněním a zaplatil jsem na místě pokutu. Po vyřešení dopravní nehody jsem si doma prohlížel*

fotografie z místa dopravní nehody a všiml jsem si tam těch červených patníků. Volal jsem tedy panu Končickému do autoškoly a ten mi později volal, že na místě dopravní nehody byl a že jednoznačně je viníkem dopravní nehody pan [REDAKCE]. Na základě toho jsem šel na PČR DI Tachov a tam se mnou sepsali protokol, uvedl jsem tam, že nesouhlasím se zaviněním dopravní nehody a žádám o přezkoumání rozhodnutí policistů. Po nějaké době mi přišlo domů rozhodnutí PČR DI Plzeň, ve kterém mi bylo oznámeno, že policisté v Tachově rozhodli nesprávným způsobem a že se mi vrací mnou zaplacená pokuta a že se mi vrací body do bodového systému řidiče. K zavinění dopravní nehody uvádím, že dle mého názoru je viník dopravní nehody pan [REDAKCE] tím, že mi nedal přednost v jízdě.

Otázka správního orgánu: Zůstala vozidla po dopravní nehodě stát v původním postavení do příjezdu policistů? "

Odpověď: Ano, zůstala.

Otázka správního orgánu: Bylo ve vašem vozidle ABS?

Odpověď: Ano, bylo vybaveno ABS.

Otázka správního orgánu: Byly na silnici nějaké smykové stopy po dopravní nehodě?

Odpověď: Nepamatuji se.

Svědék na otázky, jenž mu položil obviněný odpověděl následovně:

Otázka: Jak víte, že jste jel rychlostí 30 km/hod?

Odpověď: Byl to můj odhad, tam se ani rychleji jet nedá.

Otázka: Proběhlo od pojišťovny Generalli pojistné plnění?

Odpověď: Ano již proběhlo někdy březen, duben 2022.

Otázka: Kolik jste měl v minulosti dopravních nehod?

Odpověď: 1x.

Otázka: Vzpomenete si, kdo jel v autě s panem [REDAKCE]?

Odpověď: Jeho neteř [REDAKCE].

Otázka: Kdy byly pořízeny fotografie, na jejichž základě jste pak změnil názor na své zavinění dopravní nehody?

Odpověď: Pořádila je moje přítelkyně ten den po dopravní nehodě.

Otázka: Kdy jste začal zpochybňovat své rozhodnutí o uznání své viny?

Odpověď: Cca. do týdne.

Ústní jednání dne 23. 08. 2022 v 11:10 hod. přerušeno na neurčito a pokračovalo dne 05. 09. od 08:15 hod.

5. Dne 05. 09. 2022 v 08:30 hod., se ke svědecké výpovědi, konané v rámci ústního jednání dostavil svědek prap. Lukáš Kopča, který mimo jiné uvedl:

Že někdy na podzim loňského roku společně s kolegou s prap. Alešem Musilem jako člen hlídky dopravní policie, měl na starosti řízení a provádění fotodokumentace. Jeli na dopravní nehodu do obce Ctiboř, kde došlo ke střetu dvou vozidel, kdy jedno vozidlo jelo z vedlejší komunikace pod obchodem a nedalo přednost vozidlu jedoucím zprava, myslí, že od statku,

ale jistý si nebyl. Když tam přijeli, tak vozidla byla v původním postavení, sdělil jim to i řidiči vozidel. Kolega s nimi řešil samotnou dopravní nehodu, prováděl lustrace, dechové zkoušky atd. On šel fotit místo dopravní nehody, asi za 15 minut se vrátil za kolegou a ptal se, jestli má místo dopravní nehody zakreslit a kolega mu řekl, že ne, že se to bude řešit na euro formulář. Pak jednomu z účastníků pomáhal řešit odtah vozidla, to byl pán z vozidla Renault. To druhé vozidlo bylo asi tři dveřové BMW. K tomu, zda byly na místě dopravní nehody nějaké brzdné stopy uvedl, že si myslí, že tam žádné nebyly. Kdyby tam byly, tak by je určitě nafotil. Ten pán z vozidla Renault říkal, že jel velmi pomalu a ani nebrzdil, díval se doleva a najednou se před ním objevilo auto. Zda byly na výjezdu vozidla BMW červené sloupky, to si nevybavil. Hned přijeli, tak s kolegou místo dopravní nehody procházeli a pak už šel fotit sám. Po příjezdu na místo nehody se ptali účastníků, zda není někdo z nich zraněný.

Na otázku právního zástupce svědek odpověděl: Řidič vozidla Renault se díval doleva a při střetu neviděl vozidlo BMW, říkal, že tu křižovatku zná a že s ní byly vždy problémy. Z pozice výjezdu vozidla BMW jsou špatné výhledy směrem doleva, neboť na rohu výjezdu stojí rodinný dům. Ve směru jízdy vozidla Renault stojí rodinné domy a myslím si, že cca 10 metrů před místem dopravní nehody u domu stálo zaparkováno vozidlo, asi VW Passat. Dopravní nehoda se řeší na euro formulář v případě, pokud s tím obě strany na místě souhlasí a není poškozena třetí strana. To vyšetřování probíhá jinak, neprovádí se zakreslení dopravní nehody, pouze se nafotí. Brzdné stopy, pokud by tam byly, tak bych určitě nafotil, ten pán vozidla Renault říkal, že jel velmi pomalu, díval se doleva a nebrzdil a auto BMW neviděl. Při řešení dopravní nehody mezi účastníky nebyl, to řešil kolega, ale nezaznamenal, že by mezi nimi byly nějaké neshody. Řidič Renaultu na místě uznal zavinění dopravní nehody. Uvedl, že nikdo z účastníků nebyl ze strany policistů přesvědčován o zavinění. V případě pochybností se pak vše dokumentuje i s plánkem místa dopravní nehody. Dle předložených fotografií poškozených vozidel svědek odhadl, že ke střetu došlo dle jeho názoru v rychlosti 10 – 20 km vozidla Renault. K dotazu, zda u nového vozu Renault Megane, může dojít v rychlosti 10 – 20 km/hod k totální škodě, tak uvedl, že si myslím, že k totální škodě dojít nemůže. Myslí si, že ta jím odhadovaná rychlost 10 – 20 km/hod je správná, možná tak maximálně mohl jet 30 km/hod, ale spíše ne. Řidič vozidla Renault uváděl, že jel krokem a z toho také vycházel, samozřejmě i z těch fotografií poškozených vozidel.

6. Dne 05. 09. 2022 v 09:00 hod., se ke svědecké výpovědi, konané v rámci ústního jednání dostavila svědkyně [REDAKCE], která mimo jiné uvedla:

že v listopadu loňského roku, byla to neděle ráno, k ní domů přijel [REDAKCE], chtěli jet do Tachova, sedla si k němu do auta, připoutali se, přijeli ke křižovatce, podívala se dolů, pak nahoru, pak dolů. Míra se také díval. Řekla dobrý, stáli najeti v křižovatce tak, aby viděli na všechny strany, kolik metrů v křižovatce, to nedokáže odhadnout. Pak uviděla, jak ve směru od Březí, směrem na Halži jelo vozidlo, které řídil pan [REDAKCE], toho zná. Celou dobu se díval doleva směrem na hlavní cestu a myslí si, že asi ani nebrzdil a narazil do nich. Pak to sám [REDAKCE] i říkal, že nebrzdil, že nestihl zareagovat, že to byl okamžik a nestihl zareagovat. Říkal, že uznává, že je vina na jeho straně. To pak říkal i policistům, co tam na místo přijeli. Uvedla, že jel rychlostí

60 km/hod, je to její odhad. ■■■■ neměl na očích brýle, i když ví, že je normálně nosí. Svědkyně také uvedla, že ve výjezdu od jejího domu do křižovatky asi 14 dní před tím, osadili červené směrové sloupky, ví, že je to označení „Dej přednost v jízdě při vyjíždění z účelové komunikace.“ V době nárazu s vozidlem ■■■■ BMW stáli na místě.

Na otázky právního zástupce obviněného odpověděla, že pan ■■■■ po nehodě říkal, že jel rychle, že uznává, že tu dopravní nehodu způsobil on, že nás neviděl. Kdyby jel pomaleji, rychlostí 30 km/hod, myslí si, že by stihl zastavit, nebo se jím vyhnout. Místo je tam hodně široké a místa je dost. Už řešila na obci, aby se to místo křižovatky nějak řešilo, lidé si zkracují cestu do SRN přes Březí na Ctiboř a jezdí se tam nepřiměřeně rychle. Už tam došlo i k dopravní nehodě, kdy tam nějaké vozidlo srazilo dítě. Na obci starostka říkala, že chce do té křižovatky ve směru od Březí dát dopravní značku „Stop“. Její přítel byl v domě, byl topit v kotelně a říkal, že slyšel velkou ránu. Sama má RP 20 let a dopravní nehodu ještě neměla.

7. Právní zástupce obviněného předložil správnímu orgánu rozsudky AS 58/2007 a JUD 658687 CZ – JUD 65867CZ – 50A 1/2020 a požádal o jejich založení do spisu. Právnímu zástupci obviněného na jeho žádost byla poskytnuta kompletní kopie spisového materiálu. Správní orgán založil do spisu, kdy uvedené je součástí protokolu o ústním jednání.

*Podklady porízené po ústním jednání jenž se konala ve dnech 23. 08. 2022 a 05. 09. 2022 :*

1. Správní orgán dne 03. 01. 2022 doplnil spisovou dokumentaci o výpis z EKŘ řidiče ■■■■ ze které vyplývá, že tento nikdy neměl nařizeno lékařem používání dioptrických brýlí při řízení motorových vozidel. V kartě řidiče je založena lékařská zpráva MUDr. Štýbrové, ve které není uvedeno žádné zdravotní omezení řidiče ■■■■. Řidič ■■■■ má evidovány 4 přestupky. Aktuální stav bodového hodnocení je 0 bodů.
2. Zdejší správní orgán dne 04. 01. 2022 učinil telefonický dotaz na Úřadu práce, kdy pracovnice paní ■■■■ mimo jiná sdělila, že pan ■■■■ mladší řízením vozidla Renault neporušil žádné právní předpisy. Zákon č. 329/2011 Sb., o poskytnutí dávek osobám se zdravotním postižením a o změně souvisejících zákonů pouze toliko upravuje § 12, který stanovuje povinnost vrátit příspěvek na zvláštní pomůcku v odst. e, f, g), kde je uvedeno, že oprávněná osoba je povinna tento příspěvek nebo jeho poměrnou část vrátit, jestliže se přestala opakovaně dopravovat nebo přestala být schopna převozu motorovým vozidlem, byl-li vyplacen příspěvek na pořízení motorového vozidla, použila příspěvek v rozporu s rozhodnutím o jeho přiznání, nebo se prokáže, že osoba uvedla v žádosti o příspěvek na zvláštní pomůcku nepravdivé nebo zkreslené údaje. Zaměstnankyně ÚP Tachov dále uvedla, že vozidlo určené pro dopravu zdravotně postižené osoby může zajišťovat kdokoliv z rodinných příslušníků a žádný paragraf zákona neupravuje sankce vůči zneužití takového vozidla, nedají s nijak prokázat. Po



dopravní nehodě a úmrtí paní [REDAKCE] musela její rodina vrátit příspěvek státu na pořízení vozidla Renault ve výši 190 000,-Kč.

3. Dne 20. 09. 2022 správní orgán obdržel od obviněného písemnost nazvanou: Vyjádření obviněného k dosavadnímu průběhu přestupkového řízení ve věci vedené u MěÚ Tachov, ODSH pod sp. zn. 214/2022/LT, č.j. 2148/2022-ODSH/TC a to včetně dalších důkazních návrhů v této věci a včetně poukazu na příslušnou judikaturu aplikovanou na danou právní věc. Z uvedeného správní orgán na tomto místě ocituje pouze vyjádření obviněného, kdy zde uvedenými námitkami se bude zabývat samostatně. Obviněný mimo jiné uvedl: „*Po přestupkových ústních jednáních konaných dne 23. 08. 2022 a dne 05. 09. 2022 činí obviněný [REDAKCE] v dané právní záležitosti následující vyjádření ve věci samé a to s dalšími důkazními návrhy a s odkazem na shora a níže komentovanou judikaturu, jež je na danou záležitost aplikovatelná. V dané situaci a za daných zjištěných skutkových okolností tedy není rozhodující to, že v daném místě byly červené směrové sloupky, což je v podstatě hlavní argumentace přestupkového orgánu proti obviněnému ve zmíněném příkazu ze dne 12.05.2022, ale především to, že zavinění dopravní nehody jednoznačně uznal bezprostředně po jejím vzniku pan [REDAKCE], jež zaplatil v blokovém řízení příslušnou pokutu a který evidentně danou dopravní nehodu způsobil tím, že se nevěnoval řízení, tj. neřídil se dopředu, před překážkou nebrzdil a jel nepřiměřenou rychlostí, kdy vůbec nereagoval na stojící vozidlo [REDAKCE], jehož si před střetem ani nevšiml, když tedy vůbec nebrzdil a jeho bezohlednou jízdou v obci mohlo takto dojít např. ke srážce s chodcem s dítětem, či s jinou překážkou. Při řádné jízdě pana [REDAKCE] by ke střetu se stojícím vozidlem dojít vůbec nemohlo, přičemž [REDAKCE] neměl při řízení v době střetu brýle a svém výslechu dne 23. 08. 2022 nepochybně nehovořil pravdu v podstatných aspektech, když i na právním zástupcem obviněného pokládané otázky odpovídal v rozporu se skutečností. Například zcela nevěrohodný svědek [REDAKCE] nepravdivě odpověděl mimo jiné na otázku, kolik nehod v minulosti způsobil, k čemuž uvedl, že způsobil v minulosti pouze dvě dopravní nehody, avšak z informací přestupkového orgánu sdělených právnímu zástupci obviněného vyplynulo (bohužel nebyl totiž dosud proveden řádně důkaz evidenční kartou řidiče [REDAKCE] k jeho dopravním nehodám – nestalo se ani to, že by bylo ověřováno a zjišťováno, zda pan [REDAKCE] má mít při řízení brýle a jaké brýle s jakými parametry má mít), že v minulosti způsobil údajně čtyři dopravní nehody. Pan [REDAKCE] nemůže vlastnit s ohledem na doložených jeho 11 probíhajícím exekucím žádné vozidlo a proto je zřejmé, že předmětné vozidlo tov. zn. Renault mělo být užíváno pouze pro sociální a zdravotní účely jeho matky a tak tomu evidentně nebylo, když jej využíval pro své soukromé účely pan [REDAKCE] a to v rozporu s příslušnou právní úpravou“.*
4. Na vyžádání správního orgánu, obec Ctiboř dne 11. 01. 2023 dodala pasport místních komunikací obce Ctiboř, jenž v měsíci červnu 2020 zpracoval PasProRea s.r.o.

5. Dne 25. 01. 2023 správní orgán do spisu zařadil písemnost zdejšího správního orgánu ODSH v Tachově ze dne 18. 02. 2021 kterou pod Č.j. 293/2021-ODSH/TC-3 zpracovala Ing. Kateřina Prexlová, kdy stanovila místní úpravu na pozemních komunikacích a to z důvodu nové pasportizace dopravního značení na komunikacích ve správním území obce Ctiboř.
6. ZNALECKÝ POSUDEK: dne 09. 08. 2023, byl zdejšímu správnímu orgánu doručen znalecký posudek (č. 1687-96/2023) ze dne 25. 07. 2023, kdy v části 6 Závěr odpovědi na otázky správního orgánu soudní znalec uvádí:

ad.1)

Dle následků střetu, kterými jsou poškození vozidel a konečné polohy vozidel byla stanovena rychlost vozidla BMW v době střetu s vozidlem Renault na 0 km/h a rychlost vozidla Renault v době střetu s vozidlem BMW byla stanovena na cca 28 km/h ( $\pm 10\%$  tedy 25–31 km/h). S ohledem na poškození vozidel a konečné polohy vozidel a trajektorii pohybu vozidel bylo stanoveno místo střetu vozidel v místě vozovky před domem č.p. 109 v obci Ctiboř. Podélná osa vozidla Renault je natočena o cca 5° vlevo (bráno ve směru jízdy vozidla Renault) k podélné ose vedlejší silnice před domem č.p. 109. Pravá boční část je ve vzdálenosti cca 2,5 m od pravého okraje vozovky před domem č.p. 109. Vozidlo BMW je na výjezdu z účelové komunikace, přední část vozidla je ve vzdálenosti cca 4,8 m od hranice vyústění účelové komunikace na silnici č. 19920, přední část vozidla je natočena ve směru na obec Tachov. Levá boční část ve vzdálenosti cca 2,0 m od levého okraje účelové komunikace směrem k domu č.p. 109. Podélná osa vozidla BMW svírá v době střetu s vozidlem Renault úhel s podélnou osou vozidla Renault cca 100°. V předstřetovém pohybu byla stanovena doba stání vozidla BMW ve vozovce dle údajů v podkladech, rozhlížení řidiče vozidla BMW. Řešení bylo provedeno ve dvou variantách. Z technického hlediska nelze jednoznačně stanovit dobu stání vozidla BMW ve vozovce. Jednotlivé výpočty byly řešeny pro nejkratší možný čas stání vozidla BMW ve vozovce v návaznosti na možnost reakce a zastavení vozidla Renault v návaznosti na přijetí / zastavení vozidla BMW ve vozovce. Z technického hlediska nelze vyloučit stání vozidla BMW ve vozovce delší časový úsek, než minimálně stanovené hodnoty. Stejně tak nelze vyloučit zastavení vozidla BMW v místě střetu bezprostředně před střetem. Zadní část vozidla BMW je v konečné poloze na hranici vyústění účelové komunikace, viz. Obrázek č. 15 a č. 16. Přední část vozidla BMW je natočena v konečné poloze směrem na roh domu s červenou střechou. Viz. obrázek č. 14 a č. 16. Vozidlo Renault narazilo pravou přední částí vozidla čelně do levé přední boční části vozidla, kdy síla na vozidlo BMW působila přibližně kolmo na podélnou osu vozidla BMW. Na obrázku č. 17 je zaznamenáno poškození levého předního kola vozidla BMW. Pneumatika má vidět poškození vlivem nárazu od vozidla Renault směrem přibližně kolmým na pneumatiku vozidla BMW. Disk je poškozen ve výšce cca  $\frac{1}{4}$  obvodu disku. Poškození nemá výrazné rýhy a směrové škrábance, které by odpovídali rotaci kola. Z výše uvedeného lze konstatovat, že k poškození LP disku a LP pneumatiky vozidla BMW došlo v době, kdy pneumatika nerotovala, vozidlo BMW stálo.

Předstřetový pohyb vozidel bude řešen s ohledem na výpovědi ohledně rozhlížení řidiče vozidla vlevo a vpravo ve dvou variantách.

Varianta I.

Řidič vozidla zastaví vozidla a rozhlíží se vpravo, kdy následně přijde náraz do vozidla. Celkový časový okamžik pohybu / stání vozidla BMW je v následující tabulce.

Tabulka č. 1. – kontrola pohledu řidiče vozidla BMW situace pouze vpravo  
popis a doba trvání činnosti min. max.

Zastavení vozidla t1 (s) 1,20 1,20

Otočení hlavy vpravo t2 (s) 0,25 0,50

Fixace pohledu vpravo t3 (s) 0,32 0,70

ukončení kontroly ve zpětném zrcátku (součet) tpcelk1 (s) 1,77 2,40

Dle rozboru času uvedeném v tabulce č. 1, vozidlo BMW stojí cca 1,8 s před střetem ve vozovce v místě střetu. V čase cca 2,8 s před střetem vozidlo BMW vjíždí z účelové komunikace do vozovky, míjí hranici vozovky a rychlost vozidla BMW je cca 14 km/h. Dle údajů v podkladech se vozidlo Renault před střetem pohybovalo rychlostí cca 30 km/h. S ohledem na stanovenou rychlost vozidla Renault v době střetu (28 km/h) bude uvažován pohyb vozidla v předstřetovém pohybu rychlostí shodnou s rychlostí v době střetu. Na místě dopravní nehody nejsou zaznamenány žádné brzdné stopy od vozidla Renault v předstřetovém pohybu a nelze ověřit, zda případná reakce řidiče vozidla (dle jeho výpovědi) se přenesla na odezvu vozidla a došlo ke zpomalení vozidla před střetem. Při uvažované rychlosti vozidla Renault cca 28 km/h bylo vozidlo Renault v čase cca 1,8 s před střetem ve vzdálenosti cca 14 m od místa střetu. (Poznámka: 1,8s v této variantě stojí vozidlo BMW již v místě střetu) V čase cca 2,8 s před střetem (v době vjezdu vozidla BMW z účelové komunikace do vozovky) bylo vozidlo Renault při uvažované rychlosti vozidla Renault cca 28 km/h ve vzdálenosti cca 22 m od místa střetu.

Varianta II.

Řidič vozidla zastaví vozidla a rozhlíží se vlevo a vpravo, kdy následně přijde náraz do vozidla. Celkový časový okamžik pohybu / stání vozidla BMW je v následující tabulce.

Tabulka č. 2. – kontrola pohledu řidiče vozidla BMW situace pohledu vlevo a vpravo  
popis a doba trvání činnosti min. max.

Zastavení vozidla t1 (s) 1,20 1,20

Otočení hlavy vpravo t2 (s) 0,25 0,50

Fixace pohledu vpravo t3 (s) 0,32 0,70

Otočení hlavy zprava doleva t4 (s) 0,50 1,00

Fixace pohledu vlevo t5 (s) 0,32 0,70

ukončení kontroly ve zpětném zrcátku (součet) tpcelk2 (s) 2,59 4,10

Dle rozboru času uvedeném v tabulce č. 2, vozidlo BMW stojí cca 2,6s s před střetem ve vozovce v místě střetu. V čase cca 3,6s před střetem vozidlo BMW vjíždí z účelové komunikace do vozovky, míjí hranici vjezdu do vozovky a rychlost vozidla BMW je cca 14 km/h. Dle údajů v podkladech se vozidlo Renault před střetem pohybovalo rychlostí cca 30 km/h. S ohledem na stanovenou rychlost vozidla Renault v době střetu (28 km/h) bude uvažován pohyb vozidla v předstřetovém pohybu rychlostí shodnou s rychlostí v době střetu. Na místě dopravní nehody

nejsou zaznamenány žádné brzdné stopy od vozidla Renault v předstřetovém pohybu a nelze ověřit, zda případná reakce řidiče vozidla (dle jeho výpovědi) se přenesla na odezvu vozidla a došlo ke zpomalení vozidla před střetem. Při uvažované rychlosti vozidla Renault cca 28 km/h bylo vozidlo Renault v čase cca 2,6s před střetem ve vzdálenosti cca 20 m od místa střetu. (Poznámka: 2,6s v této variantě stojí vozidlo BMW již v místě střetu) V čase cca 3,6 s před střetem (v době vjezdu vozidla BMW z účelové komunikace do vozovky) bylo vozidlo Renault při uvažované rychlosti vozidla Renault cca 28 km/h ve vzdálenosti cca 28 m od místa střetu.

ad.2)

Dle následků střetu, kterými jsou poškození vozidel a konečné polohy vozidel byla stanovena rychlost vozidla BMW v době střetu s vozidlem Renault na 0 km/h a rychlost vozidla Renault v době střetu s vozidlem BMW byla stanovena na cca 28 km/h ( $\pm 10\%$  tedy 25–31 km/h).

ad.3)

Dle údajů v podkladech se vozidlo Renault před střetem pohybovalo rychlostí cca 30 km/h. S ohledem na stanovenou rychlost vozidla Renault v době střetu (28 km/h) byl uvažován pohyb vozidla v předstřetovém pohybu rychlostí shodnou s rychlostí v době střetu. Na místě dopravní nehody nejsou zaznamenány žádné brzdné stopy od vozidla Renault v předstřetovém pohybu a nelze ověřit, zda případná reakce řidiče vozidla (dle jeho výpovědi) se přenesla na odezvu vozidla a došlo ke zpomalení vozidla před střetem.

ad.4)

Dle následků střetu, kterými jsou poškození vozidel a konečné polohy vozidel byla stanovena rychlost vozidla BMW v době střetu s vozidlem Renault na 0 km/h a rychlost vozidla Renault v době střetu s vozidlem BMW byla stanovena na cca 28 km/h ( $\pm 10\%$  tedy 25–31 km/h). S ohledem na poškození vozidel a konečné polohy vozidel a trajektorii pohybu vozidel bylo stanoveno místo střetu vozidel v místě vozovky před domem č.p. 109 v obci Ctiboř. Podélná osa vozidla Renault je natočena o cca 5° vlevo (bráno ve směru jízdy vozidla Renault) k podélné ose vedlejší silnice před domem č.p. 109. Pravá boční část je ve vzdálenosti cca 2,5 m od pravého okraje vozovky před domem č.p. 109. Vozidlo BMW je na výjezdu z účelové komunikace, přední část vozidla je ve vzdálenosti cca 4,8 m od hranice vyústění účelové komunikace na silnici č. 19920, přední část vozidla je natočena ve směru na obec Tachov. Levá boční část ve vzdálenosti cca 2,0 m od levého okraje účelové komunikace směrem k domu č.p. 109. Podélná osa vozidla BMW svírá v době střetu s vozidlem Renault úhel s podélnou osou vozidla Renault cca 100°. Zadní část vozidla BMW je v konečné poloze na hranici vyústění účelové komunikace, viz. Obrázek č. 21 a č. 22. Přední část vozidla BMW je natočena v konečné poloze směrem na roh domu s červenou střechou. Viz. obrázek č. 20 a č. 22. Vozidlo Renault narazilo pravou přední částí vozidla čelně do levé přední boční části vozidla kdy síla na vozidlo BMW působila přibližně kolmo na podélnou osu vozidla BMW. Na obrázku č. 23 je zaznamenáno poškození levého předního kola vozidla BMW. Pneumatika má vidět poškození vlivem nárazu od vozidla Renault směrem přibližně kolmým na pneumatiku vozidla BMW. Disk je poškozen ve výšce cca ¼ obvodu disku. Poškození nemá výrazné rýhy a směrové škrábance, které by odpovídali rotaci kola. Z výše uvedeného lze konstatovat, že k poškození LP disku a LP pneumatiky vozidla BMW došlo v době, kdy pneumatika nerotovala, vozidlo BMW stálo.

ad.5)

Řešení možné vzájemné viditelnosti účastníků dopravní nehody je v kapitole 4.4. znaleckého posudku. Zde je mimo jiné uvedeno: Vzájemná viditelnost v daném místě je ovlivněna postavením vozidel na komunikaci, prostorovým uspořádáním komunikace a okolí, případně provozem, nebo postavením vozidel. Vzájemná viditelnost v daném místě z vozidla BMW na vozidlo Renault a opačně od vozidla Renault na vozidlo BMW byla zjištěna cca 50–80 m s ohledem na postavení vozidel (v jízdních pruzích, v příčném směru na vozovce) na komunikaci a výšce očí nad vozovkou.

ad.6)

Z technického hlediska lze jako technickou příčinu dopravní nehody stanovit příjezd a zastavení vozidla BMW ve vozovce. Vozidlo BMW vjelo z účelové komunikace na vozovku a zastavilo ve vozovce, kdy v době vjezdu vozidla BMW bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti:

Varianta I - Řidič vozidla BMW vjel do jízdního koridoru vozidla Renault v čase cca 2,8 s před střetem, kdy bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti cca 22 m od místa střetu. Řidič vozidla BMW stál v této variantě v místě střetu minimálně cca 1,8 s. V čase 1,8 s před střetem bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti cca 14 m od místa střetu. Varianta II – vozidlo BMW stojí cca 2,6 s před střetem ve vozovce / místě střetu. Řidič vozidla BMW vjel do jízdního koridoru vozidla Renault v čase cca 3,6 s před střetem, kdy bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti cca 28 m od místa střetu. BMW stál v této variantě v místě střetu minimálně cca 2,6 s. V čase 2,6 s před střetem bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti cca 20 m od místa střetu. Dále je z technického hlediska možné určit jako příčinu střetu vozidel prodlení v reakci řidiče vozidla Renault za předpokladu pohybu rychlostí cca 28 km/h na vozidlo BMW stojící ve vozovce. Pokud by řidič vozidla Renault reagoval na vzdálenost cca 14 m od místa střetu na stojící vozidlo BMW, pak bylo v technických možnostech zastavit vozidlo na vzdálenost cca 14 m. Dle údajů v podkladech řidič vozidla Renault nesledoval situaci před vozidlem, ale sledoval situaci vlevo od vozidla. Viz. výpovědi. Sledování situace vlevo od vozidla Renault řidičem vozidla Renault nelze z technického hlediska potvrdit, ani vyvrátit.

ad.7) *posoudit z technického hlediska pravděpodobnost nehodového děje tak jak jej popisují jednotliví účastníci*

- Řidič [REDACTED]: Dle analýzy střetu vozidel vozidlo BMW v době střetu stálo a rychlost vozidla Renault byla v době střetu cca 28 km/h. Vozidlo Renault se dle výpovědi pohybovalo rychlostí cca 30 km/h. Údaje o rychlosti pohybu vozidla Renault odpovídají analýze dopravní nehody. Jinak se nelze z technického hlediska k výpovědi blíže vyjádřit.
- Obviněný [REDACTED]: Dle analýzy střetu vozidel vozidlo BMW v době střetu stálo a rychlost vozidla Renault byla v době střetu cca 28 km/h. Údaje řidiče vozidla BMW o stání vozidla BMW v době střetu odpovídají analýze dopravní nehody. Jinak se nelze z technického hlediska k výpovědi blíže vyjádřit.
- Svědčyně [REDACTED]: Dle analýzy střetu vozidel vozidlo BMW v době střetu stálo a rychlost vozidla Renault byla v době střetu cca 28 km/h. Vozidlo Renault se dle výpovědi pohybovalo rychlostí cca 30 km/h. Údaje o rychlosti pohybu vozidla Renault odpovídají analýze dopravní nehody. Svědek uvádí, že došlo k nárazu vozidla BMW do vozidla Renault. Dle analýzy dopravní nehody došlo ale k nárazu vozidla Renault do vozidla BMW. Jinak se nelze z technického hlediska k výpovědi blíže vyjádřit.

- Svědkyňe [REDACTED]: Dle analýzy střetu vozidel vozidlo BMW v době střetu stálo a rychlost vozidla Renault byla v době střetu cca 28 km/h. Vozidlo Renault se dle výpovědi pohybovalo rychlostí cca 30 km/h. Údaje o rychlosti pohybu vozidla Renault odpovídají analýze dopravní nehody. Údaje o pohybu vozidla Renault rychlostí cca 60 km/h neodpovídají analýze dopravní nehody. Údaje svědka, spolucestujícího z vozidla BMW o stání vozidla BMW v době střetu odpovídají analýze dopravní nehody. Jinak se nelze z technického hlediska k výpovědi blíže vyjádřit.

ad.8)

V předstřetovém pohybu byla stanovena doba stání vozidla BMW ve vozovce dle údajů v podkladech, rozhlížení řidiče vozidla BMW. Řešení bylo provedeno ve dvou variantách. Z technického hlediska nelze jednoznačně stanovit dobu stání vozidla BMW ve vozovce. Jednotlivé výpočty byly řešeny pro nejkratší možný čas stání vozidla BMW ve vozovce v návaznosti na možnost reakce a zastavení vozidla Renault v návaznosti na přijetí / zastavení vozidla BMW ve vozovce. Z technického hlediska nelze vyloučit stání vozidla BMW ve vozovce delší časový úsek, než minimálně stanovené hodnoty. Stejně tak nelze vyloučit zastavení vozidla BMW v místě střetu bezprostředně před střetem. Znalec jinak neshledal žádné další skutečnosti než ty, které uvedl ve znaleckém posudku.

7. Dne 13. 09. 2023, byla zdejšímu správnímu orgánu doručena písemnost, jenž podal obviněný, prostřednictvím svého právního zástupce nazvaná: Vyjádření obviněného k dalšímu průběhu přestupkového řízení po obdržení předvolání k ústnímu jednání ze dne 10. 08. 2023 a po obdržení posudku vypracovaného soudním znalcem Ing. Tomášem Kubešem ze dne 09. 08. 2023 (soudním znalcem doprava, analýzy dopravních nehod), posudek číslo: 1687-96/2023, včetně příloh: článek ze dne 08. 09. 2023 s názvem, Případy spoluzavinění při dopravní nehodě, rozsudek NS ČR ze dne 25. 04. 2019, sp. zn. 30 Cdo 1016/2018 ) zejména bod 37. tohoto rozhodnutí, jenž se týká spoluzavinění, resp. spoluzpůsobení škody poškozeným a k judikatuře s tím související), usnesení NS ČR ze dne 24. 03. 2015, sp. zn. 25 Cdo 37/2015 – týká se rovněž posuzováním spoluzavinění ze strany poškozeného. V písemnosti obviněný uvedl následující:

Na základě informace Městského úřadu Tachov, odboru dopravy a silničního hospodářství z dne 10.8.2023 a na základě následně zaslání, resp. právním zástupcem obviněného vyžádaného znaleckého posudku vypracovaného soudním znalcem Ing. Tomášem Kubešem ze dne 9.8.2023 (soudním znalcem z oboru doprava, analýzy dopravních nehod), posudek číslo: 1687-96/2023 činí obviněný [REDACTED] prostřednictvím svého právního zástupce následující vyjádření ve věci samé, což se týká zejména i dalšího dokazování. Obviněný nejprve znovu odkazuje na svá dosavadní stanoviska učiněná v celém průběhu přestupkového řízení a trvá z opatrnosti na provedení všech svých důkazních návrhů a to především i těch, jež jsou označeny a odůvodněny v písemném podání obviněného ze dne 19.9.2022. Obviněný tak činí, ačkoliv je toho názoru (v souladu s ustálenou judikaturou prezentovanou již přestupkovému orgánu), že probíhající řízení probíhá protiprávně a to i s ohledem na vyřízení věci ve zkráceném řízení tzv. blokovou pokutou zaplacenou svědkem [REDACTED].

Obviněný nemůže akceptovat ani jakékoliv úpravy či překvalifikace jeho původního obvinění, jak to přestupkový orgán naznačil po obdržení znaleckého posudku Ing. Kubeše. V daném případě za zcela nepřehledné a nedostatečné důkazní situace by měla být důsledně aplikována především také i zásada in dubio pro reo, tj. v pochybnostech ve prospěch obviněného. Jestliže přestupkové orgány či orgány činné v trestním řízení a zejména obecné soudy tuto zásadu neaplikují, ačkoliv skutkové okolnosti svědčí o tom, že k tomu byly splněny podmínky, je porušen ústavní princip nullum crimen, nulla poena sine lege zakotvený v čl. 39 Listiny základních práv a svobod - k tomu srov. například nálezy Ústavního soudu ČR sp.zn. I. ÚS 3113/13 ze dne 29.4.2014 a sp.zn. II. ÚS 2142/11 ze dne 8.8.2013. Jsme přesvědčeni o tom, že je nutné v přestupkovém řízení vyslechnout znalce Ing. Tomáše Kubeše k jím vypracovanému znaleckému posudku č. 1687-96/2023 ze dne 9.8.2023, což tímto jako důkaz navrhuje, když právní zástupce obviněného je připraven položit tomuto znalci řadu podstatných otázek v souvislosti s uvedeným znaleckým posudkem a posuzováním nehodového děje (včetně otázek rychlosti vozidla pana █████, včetně problematiky možnosti odvrácení střetu ze strany svědka █████, včetně daného dopravního značení v místě dopravní nehody, tj. dopravní značky, krajnice atd. atd.), když podle názoru obviněného je nezbytné právě i s ohledem na závěry znaleckého posudku rovněž vyslechnout opět pana █████ a připojit případně jeho přestupkový či trestní spis, bylo-li v jeho věci již zahájeno přestupkové či trestní stíhání s ohledem na závěry předmětného znaleckého posudku Ing. Tomáše Kubeše, z něhož jasně vyplynulo, že tento svědek █████ nehovořil pravdu (kupř. není pravdou, že by mu do jízdni dráhy vjel obviněný Stojnev, není pravdou, že by brzdil, je zřejmé, že stojící vozidlo obviněného Stojneva vůbec neviděl a pokud by tam stálo např. dítě či jiná osoba, byla by již zřejmě po smrti či s velmi poškozeným zdravím s trvalými následky po střetu s vozidlem zn. Renault) a navíc uvedenou nehodu pan █████ způsobil tím, že se nevěnoval řízení, když i ze znaleckého posudku Ing. Kubeše je zřejmé, že mohl zastavit před stojícím vozidlem obviněného █████, pokud jel jím uváděnou rychlostí, což se však obviněnému jeví jako varianta krajně nepravděpodobná, když znalec Ing. Kubeš v tomto ohledu uváděné rychlosti nekriticky akceptoval výpověď svědka █████ (rychlost jeho vozidla zn. Renault však byla podle našeho názoru mnohem vyšší, což je zřejmé i z totální škody na tomto vozidle) a to patrně i s ohledem na to, že dopravní nehoda nebyla řádně Policií ČR prošetřena, protože věc byla vyřízena v blokovém řízení - ani toto však nemůže jít k tíži obviněného █████, jak to vyplývá z ustálené judikatury zejména Nejvyššího správního soudu ČR a Ústavního soudu ČR, jak je a to detailně citována a uváděna i v odvolání obviněného ze dne 12.3.2023, na jehož argumentaci pro stručnost i tímto obviněný odkazuje a to včetně tam uvedených důkazních návrhů, jež navrhuje z opatrnosti provést v tomto přestupkovém řízení. I z těchto důvodů je třeba i nadále zjišťovat to, zda má svědek █████ užívat při jízdě brýle a s jakými parametry. Jsme přesvědčeni o tom, že pokud přestupkový orgán prvního stupně řádně doplní dokazování, jak to navrhuje obviněný, dospěje nepochybně k závěru, že obviněný je nevinen, ačkoliv toto řízení mělo již být dávno zastaveno, resp. po vyřízení věci v blokovém řízení již nemělo být znovu nestandardně zahajováno detailní přestupkové řízení. Na tom nemění nic ani fotografie pořízené zasahujícími policisty Policie ČR

(Musil, Kopča) z místa dopravní nehody, které však nebyly a nemohly být tedy předmětem dokazování v blokovém řízení, v němž se ostatně žádné dokazování neprovádí - jako nepřípustný a nezákonný důkaz byly a jsou však tyto fotografie používány i po skončení zmíněného blokového řízení. Je k tomu nutno připomenout, že z ustálené judikatury a to např. i z rozsudku Krajského soudu v Plzni ve věci č.j. 57 A 35/2012- 57 ze dne 20.11.2013 přitom jednoznačně vyplývá, že ani do přezkumného řízení nelze vnášet nové skutkové okolnosti (tj. skutkové novoty), tj. další skutkové okolnosti oproti stavu zjištěnému v době vydání rozhodnutí v blokovém řízení. Jinak řečeno, přestože takové skutkové okolnosti v době vydání rozhodnutí v blokovém řízení existovaly, tak pokud v blokovém řízení nevyšly najevo, nelze je následně poté uplatnit jako podnět k zahájení přezkumného řízení. Přesně toto však učinil pan [REDAKCE] v podání vysvětlení v rámci úředního záznamu na Policii ČR v Tachově ze dne 21.12.2021, č.j. KRPP-147663-5/PŘ-2021-031006, kdy jednak zcela změnil svou původní výpověď ohledně vzniku dopravní nehody, protože nově uváděl, že začal intenzivně brzdit, jakmile si všiml údajně přijíždějícího vozidla zn. BMW (původně totiž policistům Kopčovi a Musilovi bezprostředně po dopravní nehodě dne 21.11.2021 po pravdě přiznal, že vozidlo zn. BMW vůbec neviděl, protože se nedíval dopředu a že proto do něj narazil, aniž by brzdil a i proto souhlasil s vyřízením věci v blokovém řízení a se zaplacením pokuty - ostatně proto tam ani nebyla zjištěna dne 21. 1.2021 brzdná stopa, jak to uvedli policisté Kopča a Musil) a jednak začal nově vnášet do řízení uvedené červené sloupky, které byly hlavní argumentací odvoláním obviněného ze dne 12.3.2023 napadeného rozhodnutí správního orgánu ze dne 24.2.2023. Na tomto základě pak došlo nedůvodně již dne 6.1.2022 (tj. aniž by se k novým tvrzením mohl jakkoliv vyjádřit obviněný [REDAKCE]) k protiprávnímu rozhodnutí Krajského ředitelství Policie Plzeňského kraje č.j. KRPP-1210-5/ČJ-2022-0300DP, kdy bylo o podnětu [REDAKCE] ze dne 21.12.2021 bez účasti a informování pana [REDAKCE] rozhodnuto v přezkumném řízení tak, že mu bylo zcela vyhověno, ačkoliv to není v souladu s právem a judikaturou, jak je to zřejmé i z výše uvedené rozsudku Krajského soudu v Plzni ze dne 20.11.2013. Podle nálezu Ústavního soudu ČR sp. zn. III. ÚS 2329/21 ze dne 31.1.2023 přitom platí, že zákaz vydávání tzv. překvapivých soudních rozhodnutí je nedílnou součástí práva na soudní ochranu podle čl. 36 odst. 1 Listiny základních práv a svobod, a platí tudíž nejen v civilním soudní řízení, ale i ve správním soudnictví. Proto je obviněný i tuto argumentaci v případě nutnosti uplatnit před správními soudy či u Ústavního soudu ČR. Podle našeho názoru je rovněž nutné, aby se uvedený znalec z oboru doprava vyjádřil i k tomu, zda dopravní značky a dopravní značení jsou v daném místě přehledné či nepřehledné, což má rovněž velký význam pro právní posouzení této věci, resp. dopravní nehody a odpovědnosti či případné spoluodpovědnosti za ni, když je třeba odmítnout dosavadní černobílé nahlížení přestupkového orgánu na danou událost, který akcentuje v celé záležitosti především zmíněné červené sloupky, které jsou navíc umístěny vadně a nepřehledně tak, že je dokonce přehlédli oba zasahující policisté (Musil, Kopča) a v takové situaci nepřehledného a nejasného dopravního značení toto nemůže být posuzováno k tíži obviněného. Je zřejmé, že v daném případě, nebyla spolehlivě prokázána výlučná odpovědnost obviněného za vznik dané dopravní nehody,



když dosud nebyla zcela vadně ani náznakem zkoumána přinejmenším spoluodpovědnost svědka [REDAKCE] za vznik kolize vozidel (proč nebrzdil a nezastavil před křižovatkou a proč jel nepřiměřenou rychlostí, když se nedíval dopředu, tj. proč nedával pozor, resp. proč nevěnoval dostatečnou pozornost řízení vozidla, proč neměl brýle atd.) a za škodu tím způsobenou a podle názoru obviněného, mělo být přestupkové řízení ve vztahu k obviněnému pro nedostatek důkazů proti němu zastaveno a pokud se tak nestalo, bude obviněný navrhopat, resp. i tímto navrhuje zproštění předmětného obvinění z přestupku v plném rozsahu, když je třeba uvést i to, že podle ustálené soudní judikatury platí, že ani řidič, který má v daném úseku právo přednosti v jízdě, si nesmí počínat způsobem, který vytvoří dopravní situaci, jež v konečném důsledku vede k dopravní nehodě a to i přesto, že další účastník silničního provozu by jeho pravidla porušoval, což platí zvláště za situace, kdy účastník příjíždějící z vedlejší silnice zastaví před křižovatkou a nemá důvod předpokládat, že další účastník silničního provozu např. na silnici označené jako hlavní pojedje nedovolenou, resp. nepřiměřenou rychlostí - k tomu viz např. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 13.6.2007, sp.zn 3 Tdo 593/2007. Zejména i ze znaleckého posudku Ing. Kubeše, ale i z celé řady dalších důkazů (včetně výpovědi policisty Kopči) je zřejmé, že svědek [REDAKCE] opakovaně nemluvil pravdu a je tudíž zcela nevěrohodný. Je třeba zmínit, že pravdu nemluvil ani o počtu jím v minulosti spáchaných dopravních přestupků (včetně jeho trestné činnosti s tím související), když přiznal pouze jeden takový přestupek. Z výpisu z evidenční karty řidiče je však zřejmé, že se (oproti dosud zcela bezúhonnému obviněnému) svědek [REDAKCE] v minulosti dopustil 4 vážných dopravních přestupků a to i za velmi vysokou rychlost jeho jízdy v obci (konkrétně dne 1.6.2021 šlo o Policii ČR v obci naměřenou rychlost 67 km/h a dne 6.5.2016 pak šlo o Policii ČR v obci naměřenou rychlost 64 km/h.), což je ostatně i daný nyní posuzovaný případ, kdy se protiprávní jednání pana [REDAKCE] opakuje, jak to vyplynulo z výpovědi obviněného a svědkyně [REDAKCE], která uvedla, že pan [REDAKCE] jel bez brýlí, jež má mít při jízdě a v době střetu se podle jejího vyjádření jednalo o rychlost okolo 60 km/h. Dokonce z jeho dosavadní dopravně přestupkové evidence vyplynulo, že se v minulosti při jízdě automobilem dopustil i trestného činu a to podle ust. § 201 dřívějšího trestního zákoníku, jež představuje trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky a byl za jízdu pod vlivem alkoholu (zjištěno u něj bylo 1,09 promile) pravomocně odsouzen trestním soudem, kdy mu byl uložen mimo jiné i trest zákazu činnosti a nesměl tedy řídit žádná vozidla. Nevěrohodný a zcela účelově vypovídající svědek [REDAKCE] ostatně nemluvil pravdu ani v tom ohledu, když uváděl, že brzdil a že viděl příjíždět obviněného, což je ostatně vyvráceno jednak výpovědí svědkyně [REDAKCE] a jednak také i výpovědí policisty Kopči, který uvedl v souladu se svým kolegou policistou Musilem toto - citace z jeho protokolované výpovědi ze dne 5.9.2022: „Brzdné stopy, pokud by tam byly, tak bych je určitě nafotil, ten pan vozidla Renault říkal, že jel velmi pomalu, díval se doleva a nebrzdil a auto BMW neviděl. Řidič Renaultu na místě uznal zavinění dopravní nehody. K dotazu, zda u nového vozu Renault Megane může dojít v rychlosti 10 - 20 km/hod., k totální škodě, tak uvádím, že si myslím, že k totální škodě dojít nemůže.“ Na místě tedy nebyla zjištěna ze strany obou policistů žádná brzdná dráha vozidla Renault před jeho střetem se stojícím vozidlem BMW.

S ohledem na výše uvedené je tedy zcela vyvráceno to, co ve věci uvedl svědek [REDAKCE] a lze tedy učinit jednoznačný závěr, že žádným důkazem nebyla vyvrácena výpověď obviněného, že v době střetu vozidel jeho vozidlo BMW stálo, což ostatně potvrdila i svědkyně [REDAKCE]. V předchozím znění obvinění přitom přestupkový orgán vycházel zcela z výpovědi svědka [REDAKCE], jež byla i předmětným znaleckým posudkem vyvrácena, že obviněný [REDAKCE] mu tam náhle vjel a že kolizi nemohl svědek [REDAKCE] zabránit ani přes brzdění jeho vozidla, což se však neprokázalo.

Závěrem je tedy třeba konstatovat, že obviněný [REDAKCE] i nadále trvá na své konstantní výpovědi ohledně rychlosti svědka [REDAKCE], kdy tento vůbec nebrzdil, což výslovně potvrdil i policista Kopča, kterému to přímo pan [REDAKCE] řekl, když uvedl, že vozidlo obviněného vůbec před střetem neviděl a navíc na místě dopravní nehody nebyla podle obou vyslechnutých policistů (Musil, Kopča) zaznamenána žádná brzdná dráha vozidla tov. zn. Renault řízeného panem [REDAKCE]. Výpověď obviněného ostatně potvrdila i zmíněná spolujezdkyně [REDAKCE] a vyjádřila se k tomu (vlastně ve shodě s oběma vyslechnutými policisty), jak se choval a vyjádřil svědek [REDAKCE] bezprostředně po dopravní nehodě. Oba vyslechnutí policisté zdůraznili, že oni si nevšimli červených sloupků a že jejich šetření probíhalo zjednodušeně v blokovém řízení, když své zavinění dopravní nehody kvůli své bezohledné jízdě uznal pan [REDAKCE] ihned po kolizi vozidel a zaplatil ihned i příslušnou pokutu. To je za daných okolností zcela po právu, protože nelze dodatečně detailně vyšetřovat dopravní nehodu, jež nebyla detailně vyšetřována ihned po jejím vzniku z toho důvodu, že si to pan [REDAKCE] nepřál, když své jednoznačné zavinění uznal a akceptoval blokové řízení. Obviněný při vjezdu na pozemní komunikaci v daném úseku (vlastně směrem vlevo, tj. směrem do Tachova) přitom dával pozor a zastavil, aby se přesvědčil on i jeho spolujezdkyně o dané dopravní situaci (v daném místě je třeba zohlednit aktuální dopravní situaci včetně velmi ztíženého a komplikovaného výhledu obviněného - viz tam zaparkovaná auta, keře, stromy atd.). Obviněný nemůže a není povinen předpokládat to, že vozidla se budou v obci, kde chodí chodci včetně dětí, pohybovat nepřiměřenou rychlostí a proto mu tato situace nemůže být kladena za vinu a k tíži (obdobně jako řidič na dálnici zpravidla nepředpokládá pohyb chodců po dálnici, když pohyb chodců po dálnici je nedovolený stejně tak jako např. dálniční rychlost vozidla na silnici první třídy či jízda v protisměru). Obviněný je zkušeným a dlouholetým řidičem (bez dopravních nehod) a podle jeho názoru byl pouze v nesprávné chvíli a na nesprávném místě a nemůže tedy přebírat na sebe důsledky neadekvátní jízdy řidiče vozidla tov. zn. Renault a jeho bezohledné jízdy, jež vyústila v předmětnou dopravní kolizi. Obviněný tak nemůže nést ani odpovědnost za vzniklou škodu a všechny tyto shora uvedené aspekty nelze pominout a bagatelizovat. [REDAKCE] tedy trvá na tom, že jeho odporem napadený přestupkový příkaz ze dne 12.5.2022, zcela nesprávně konstatuje a interpretuje neúplně zjištěné skutečnosti a činí velmi jednostranné („černobílé“) a nepřezkoumatelné závěry o vině obviněného [REDAKCE] a to údajně zejména z fotodokumentace a z účelové a nepravdivé policejní výpovědi svědka [REDAKCE], ačkoliv tento svědek bezprostředně po nehodě zcela uznal svoji vinu za vznik

dopravní nehody, jež spočívala i s ohledem na zdokumentované škody na kolidujících vozidlech (včetně aktivace airbagu tov. zn. Renault), tj. s ohledem na náraz vozidla tohoto svědka tov. zn. Renault do vozidla obviněného tov. zn. BMW, v nevěnování se řízení vozidla a rovněž ve zcela nepřiměřené rychlosti podstatně převyšující v obci dovolenou maximální rychlost 50 km/hod., ačkoliv i při nižší rychlosti by byla odpovědnost řidiče [REDAKCE] nepochybně za daných okolností dána a to s ohledem na zákonné povinnosti - zejména viz ust. § 18 odst. 1 zák. č. 361 /2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění jeho novel - citace uvedeného ustanovení: „Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravnímu technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat - smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.“ Řidiči se totiž často nesprávně domnívají, že dopravní přestupek lze spáchat jen při překročení nejvyšší povolené rychlosti, avšak tak tomu není, když kromě rychlostních limitů pro jízdu v obci a mimo obce zákon stanovuje další pravidla ohledně rychlosti vozidla. Podle zákona tedy musí řidič přizpůsobit svou rychlost mnoha okolnostem, které ovlivňují bezpečnost jízdy. Především je nutno v daných souvislostech znovu zdůraznit, že řidič smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled, což znamená, že každý řidič musí být připraven ihned pohotově reagovat na to, že na vozovce se např. nachází odstavené či porouchané vozidlo či vysypaný náklad a proto může jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo před takovou překážkou. Například v noci smí jet řidič jen takovou rychlostí, jež mu umožňuje zastavit vozidlo na vzdálenost, kterou osvětlují jeho světla či veřejné osvětlení. Podstatné je zde především dále i to, že v daném nyní posuzovaném případě neexistuje žádný důkaz o tom, že by obviněný [REDAKCE] „vjížděl“ z účelové komunikace na pozemní komunikaci, když je zřejmé, že v době kolize jeho vozidlo zastavilo a stálo a žádným důkazem o opaku tohoto stavu přestupkový orgán nedisponuje, když nelze absolutizovat v rozporu s ustálenou judikaturou přednost v jízdě v daném nepřehledném a dopravně velmi nejasně řešeném úseku v obci Ctiboř. Ostatně ani značně nevěrohodný svědek [REDAKCE] (zainteresovaný významně z hlediska plnění pojišťovny na výsledku tohoto řízení) nemůže tvrdit, že by mu tam obviněný údajně vjel, když jej pro svou zcela neadekvátní jízdu vůbec neviděl a proto ostatně nebrzdil, jak to vyplývá především z výpovědi svědkyně [REDAKCE] a z výpovědi policisty Kopči. Je nutné se zabývat případným posouzením daného případu dopravní nehody event. i z hlediska spoluzavinění svědka [REDAKCE] a v tomto ohledu chybějí v napadaném rozhodnutí (příkazu ze dne 12.5.2022) jakékoliv úvahy a přestupkový orgán je zřejmě přesvědčen (viz také výrok a odůvodnění jeho rozhodnutí) o tom, že např. odpovědnost řidiče příjíždějícího z vedlejší komunikace na komunikaci hlavní je dána vždy a absolutně a že řidič na hlavní komunikaci žádnou odpovědnost v případě střetu vozidel nemá, což právní úpravě a judikatuře vůbec neodpovídá. V tomto ohledu lze odkázat např. na nálezy Ústavního soudu ČR ve věci sp.zn. III. ÚS 1073/15 ze dne 19. 7.2016, jež se zabývá principem presumpce nevinny a nesprávnou aplikací

právních norem, kdy se právní závěry dostávají do extrémního nesouladu se skutkovými zjištěními a stejně vyznívá i náleží Ústavního soudu ČR ze dne 15.2.2016, sp.zn. I. ÚS 368/15. Dále je třeba zmínit i na věc rovněž aplikovatelný náleží Ústavního soudu ČR ve věci sp.zn. I. ÚS 1711/20, který se zabývá principem omezené důvěry v dopravě a uzavírá, že princip omezené důvěry v dopravě nelze vykládat tak, že řidič vždy musí předpokládat porušení pravidel silničního provozu jinými účastníky. Významný je i náleží Ústavního soudu ČR ve věci sp.zn. I. ÚS 312/05 ze dne 1.11.2007, který se zabývá teorií kauzálního nexu. Dále z judikatury týkající se posuzování odpovědnosti za škodu a za dopravní nehody je vhodné zmínit rozsudek Nejvyššího soudu ČR ve věci sp.zn. 30 Cdo 1908/2020 ze dne 15. I 2.202 I, který se zabývá spoluzpůsobením škody a spoluodpovědností za škodu.

Zde je však třeba znovu akcentovat to, že [redacted] před vjetím do této vadně dopravně značené křižovatky zastavil (nebyla tam ani žádná vymezená krajnice), což potvrdila i svědkyně [redacted] a navíc z výpovědi svědka, resp. policisty Kopči je zřejmé, že pan [redacted] vozidlo obviněného vůbec neviděl, protože se koukal jinam, když evidentně i z tohoto důvodu nebrzdil a proto na místě policisté nezjistili žádné brzděné stopy vozidla tov. zn. Renault, jak to oba policisté (Musil, Kopča) uvedli ve svých výpovědích. Ze znaleckého posudku Ing. Tomáše Kubeše pak vyplynulo, že pan [redacted] při znalce zvažovaných variantách (možnostech odvrácení střetu) mohl v podstatě bez problémů zastavit a zamezit tak střetu se stojícím vozidlem obviněného [redacted] (nemluvě o tom, že se mohl vozidlu obviněného zn. BMW případně i snadno vyhnout, pokud by se řádně věnoval řízení vozidla a nejel uprostřed dané obce nepřiměřenou rychlostí a alespoň se díval dopředu na vozovku, což v žádném případě nelze bagatelizovat či dokonce ignorovat a je třeba i tomu v dalším průběhu přestupkového řízení věnovat náležitou pozornost - i v tomto ohledu je nutné doplnit znalecký posudek Ing. Kubeš, případně toto alespoň vyjasnit otázkami na tohoto dopravního znalce při jeho nezbytném výslechu u přestupkového orgánu).

8. Protokol o ústním jednání ze dne 19. 09. 2023. V protokolu obviněný mimo jiné uvedl:

S ohledem na závěry znaleckého posudku Ing. Kubeše, navrhuje i nadále zastavení přestupkového řízení, protože podle našeho názoru neexistují žádné důkazy o vině obviněného a měla, tedy platit i v tomto ohledu zásada v pochybnostech ve prospěch obviněného. Z uvedeného znaleckého posudku je zcela zřejmé, že svědek [redacted] nemluvil pravdu ohledně průběhu nehodového děje, své zavinění nejdříve zcela uznal, zaplatil pokutu mu uloženou v blokovém řízení a jak uvedl policista Kopča, svědek [redacted] mu sdělil, že se nedíval do předu a že neviděl vozidlo obviněného [redacted]. Vyřešením věci v blokovém řízení je tato záležitost právně zcela skončena a nelze do ní vnášet následně další aspekty, které nebyli předmětem do té doby. V podrobnostech poukazuje na judikaturu soudů všech stupňů a to zejména NSS, Nejvyššího soudu a Ústavního soudu. Svědek [redacted] nemluvil pravdu v celé řadě dalších věcí a to včetně jím

spáchaných dopravních přestupků v nedávné minulosti, když se dopustil i TČ dle § 201 TZ, kdy se jedná o ohrožení pod vlivem návykové látky. Jednalo se o pravomocné odsouzení za řízení vozidla pod vlivem alkoholu, konkrétně 1,09 promile. S ostatních dopravních přestupů je zřejmé, že svědek [REDACTED] jezdí v obci nepřiměřeně vysokou rychlostí, za což byl opakovaně pokutován a trestán. Oba dva zasahující policisté Musil i Kopča se shodli na tom, že na daném místě nebyly žádné stopy po brždění vozidla Renault. Ostatně je logické, když policista Kopča potvrdil, že mu pan [REDACTED] po nehodě sdělil, že vozidlo obviněného vůbec neviděl, tak že vůbec nebrzdil a proto tam nejsou brzdné stopy. Více se odvoláváme na naše písemné vyjádření ze dne 11. 09. 2023 a také i na odvolání ze dne 12. 03. 2023, kde je naše skutková a právní argumentace, včetně příslušné judikatury. Jsou tam navrženy i četné důkazy na jejichž provedení trváme.

Správní orgán po provedeném dokazování dospěl k závěru, že jednotlivé důkazy spolu navzájem korespondují a vzájemně se doplňují i s ostatními podklady, které správní orgán pro rozhodnutí měl, zároveň neodporují zásadám logiky a tvoří společně ucelený rámec. Správní orgán před vydáním rozhodnutí hodnotil listinné podklady s provedenými důkazy jednotlivě i ve vzájemných souvislostech a po posouzení a zvážení všech okolností projednávané věci považuje za dostatečně zjištěné, zadokumentované a spolehlivé a mimo jakoukoli pochybnost prokázané, že obviněný při vjíždění z místa ležícího mimo komunikaci na pozemní komunikaci, nedal přednost v jízdě vozidlu Renault.

K závěru, že obviněný jako řidič silničního motorového vozidla, tov. zn. BMW RZ: [REDACTED], jednak vyvolal stav dopravní nehody a jednak dopravní nehodu způsobil, tím že při vjíždění z místa ležícího mimo komunikaci /úcelová komunikace, příjezd od domu č.p. 109/ na místní komunikaci /místní komunikace III. třídy č. 7c/, nedal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po místní komunikaci, když 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 dospěl správní orgán, zejména na podkladě oznámení přestupku, na základě výpovědí, obviněného a svědků, pořízené fotodokumentace a jako nejzásadnější důkaz v uvedeném případě správní orgán hodnotil znalecký posudek (č. 1687-96/2023) ze dne 09. 08. 2023, vypracovaného Ing. Tomášem Kubešem, Hálkova 56, 334 01 Přeštice, Analýza příčin dopravní nehody. Správní orgán dále uvádí, že jeho správní úvaha se v tomto bodě ubírá tím směrem, že obviněný manévr vjíždění z úcelové komunikace podcenil. Za daných okolností, a to i s ohledem na zhoršené výhledové poměry ve formě: /zaparkovaných vozidel, keře, budovy/, dále s ohledem na fakt, že jde o intravilán, kde lze předpokládat zvýšený provoz ostatních silničních vozidel, pohyb chodců, cyklistů a podobně i s ohledem na skutečnost, že místo dopravní nehody je vlastně „vlozeno“ do křižovatky s hlavní silnicí č. 19920, což z uvedeného místa činí poněkud složitější dopravní situaci, měl obviněný konat vše pro to, aby neohrozil a neomezil ostatní účastníky silničního provozu. Například výjezd na pozemní komunikaci zabezpečit náležitě poučenou osobou a to i s ohledem na skutečnost, že společně s ním jela ve vozidle spolujezdkyně [REDACTED]. Uvedené měl učinit tak, aby dal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po pozemní komunikaci, kdy je obecně

známo, že řidič musí dát přednost v jízdě v celé šíři komunikace. Ze závěrů znaleckého posudku mimo jiné vyplynulo, že: *z technického hlediska lze jako technickou příčinu dopravní nehody stanovit příjezd a zastavení vozidla BMW ve vozovce*, dále vyplynulo: *že dle analýzy střetu vozidel vozidlo BMW v době střetu stálo a rychlost vozidla Renault byla v době střetu cca 28 km/h. Vozidlo Renault se dle výpovědi pohybovalo rychlostí cca 30 km/h. Údaje o rychlosti pohybu vozidla Renault odpovídají analýze dopravní nehody*. A dále je zde také mimo jiné uvedeno: *„z technického hlediska nelze vyloučit stání vozidla BMW v křižovatce delší časový úsek, než minimálně stanovené hodnoty. Stejně tak nelze vyloučit zastavení vozidla BMW v místě střetu bezprostředně před střetem“*. Na tomto místě správní orgán cituje část Rozhodnutí odvolacího správního orgánu KÚ v Plzni pod č.j. PK-DSH/3712/23, kdy na str. 15 a 18 uvedl následující: *„Z ust. § 22 odst. 2 a § 2 písm. w) a § 2 písm. x) zákona o provozu na pozemních komunikacích, jakož i z účelového výkladu těchto ustanovení je zřejmé, že řidič, který má dát přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci, nesmí na hlavní pozemní komunikaci vůbec vyjíždět, tj. musí setrvat na vedlejší pozemní komunikaci, tedy před hranou křižovatky do té doby, dokud se na hlavní pozemní komunikaci nebude nacházet žádné vozidlo, kterému je povinen dát přednost. Zastavení vozidla až za hranou křižovatky, částí vozidla na hlavní pozemní komunikaci, nelze považovat za splnění povinnosti dát přednost v jízdě ve smyslu § 22 odst. 1 s odkazem na ust. § 2 písm. q) zákona o provozu na pozemních komunikacích, neboť v takovém případě řidič, jedoucí po hlavní pozemní komunikaci v souladu s § 11 odst. 1 vpravo, při pravém okraji vozovky, musí prudce měnit směr jízdy, brzdit, event. učinit obojí v důsledku toho, že mu řidič přijíždějící z vedlejší pozemní komunikace zkřížil jízdní dráhu. Totéž platí i v případě povinnosti řidiče vyjíždějícího z účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci dát přednost v jízdě řidičům jedoucím po této pozemní komunikaci podle § 23 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Řidič vyjíždějící na pozemní komunikaci z účelové komunikace se musí přesvědčit o tom, zda po pozemní komunikaci, na kterou hodlá vjet, nejede vozidlo, kterému musí dát přednost ještě před tím, než na tuto komunikaci vjede. Pokud odvolatel vjel prakticky celou délkou svého vozu na místní pozemní komunikaci do jízdního pruhu řidiče ██████, pak nelze takovéto zastavení považovat za dání přednosti v jízdě, neboť i kdyby své vozidlo zastavil několik sekund před střetem, donutil by řidiče Božka minimálně prudce měnit směr své jízdy. Podle § 2 písm. q) téhož zákona „dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.“ Za náhlou změnu směru jízdy je třeba považovat mj. takovou změnu směru jízdy, kdy řidič, kterému svědčí právo přednosti v jízdě musí v důsledku jednání řidiče vyjíždějícího na pozemní komunikaci přejet celou šíří svého vozu do protisměrného jízdního pruhu“.*

Obviněný se zaviněním dopravní nehody nesouhlasí a v průběhu celého řízení uplatnil několik námitek, kdy k uvedeným námitkám, které obviněný jednak uplatnil v odporu do příkazu /ze dne 20. 05. 2022, doručeno dne 24. 05. 2022, vedeno pod Čj. 2148/2022-ODSH/TC-8/, v čestném prohlášení, jež obviněný předložil dne 23. 08. 2022 při ústním jednání/ a dále pak /v písemnosti ze dne 19. 09. 2022, správnímu orgánu doručeno dne 20. 09. 2022 vedeno po č.j. 2148/2022-ODSH/TC-30, nazvané jako vyjádření obviněného k dosavadnímu průběhu přestupkového řízení ve věci vedené MěÚ Tachov a to včetně dalších důkazních návrhů v této věci a včetně poukazu na příslušnou judikaturu aplikovatelnou na danou právní věc, dále ve vyjádření obviněného k výzvě přestupkového orgánu ze dne 15. 02. 2023, vypraveno dne 22. 02. 2023, správnímu orgánu

doručeno dne 23. 02. 2023 vedeno pod Č.j. 2148/2022-ODSH/TC-41 a v neposlední řadě i v odvolání proti Rozhodnutí správního orgánu, ze dne 12. 03. 2023, jež bylo správnímu orgánu doručeno dne 15. 03. 2023 vedeno pod Č.j. 2148/2022-ODSH/TC-44 /, jakož i v písemnosti, která byla zdejšímu správnímu orgánu doručena dne 13. 09. 2023 jež podal obviněný, prostřednictvím svého právního zástupce nazvaná: Vyjádření obviněného k dalšímu průběhu přestupkového řízení po obdržení předvolání k ústnímu jednání ze dne 10. 08. 2023 a po obdržení posudku vypracovaného soudním znalcem Ing. Tomášem Kubešem ze dne 09. 08. 2023 (soudním znalcem doprava, analýzy dopravních nehod), posudek číslo: 1687-96/2023, včetně příloh: článek ze dne 08. 09. 2023 s názvem, Případy spoluzavinění při dopravní nehodě, rozsudek NS ČR ze dne 25. 04. 2019, sp. zn. 30 Cdo 1016/2018 ) zejména bod 37. tohoto rozhodnutí, jež se týká spoluzavinění, resp. spoluzpůsobení škody poškozeným a k judikatuře s tím související), usnesení NS ČR ze dne 24. 03. 2015, sp. zn. 25 Cdo 37/2015 – týká se rovněž posuzováním spoluzavinění ze strany poškozeného, zdejší správní orgán uvádí následující.

1. Obviněný ve výše uvedených písemnostech opakovaně vznáší námitku v tom smyslu, že řidič vozidla Renault [REDAKCE], jel v době dopravní nehody zcela nepřiměřenou rychlostí, podstatně převyšující v obci dovolenou maximální rychlost 50 km/h, přičemž se nevěnoval řádně řízení. Obviněný dále poukazuje na skutečnost, že správní orgán se nezabýval tím, že řidič vozidla Renault, [REDAKCE] mohl dopravní nehodu spolu způsobit. Obviněný uplatnil celou řadu obsáhlých námitek včetně odkazů na desítky judikátů., kdy mimo jiné uvedl, že uvedené se týkají daného případu dopravní nehody ve Ctiboři, kdy hlavní příčinou byla neadekvátní jízda řidiče [REDAKCE], který jel jednak velice vysokou rychlostí (podle vyjádření svědkyně [REDAKCE] přinejmenším okolo 60 km/hod.), a jednak se řádně nevěnoval řízení vozidla tov. zn. Renault, když se nedíval dopředu a nemohl reagovat na situaci před ním a proto ani nebrzdil. Také obviněný zmiňuje, že na vozidle Renault došlo k totální škodě, kdy jako taková určitě neodpovídá tomu, že by jel řidič [REDAKCE] v době dopravní nehody rychlostí okolo 30-ti km/h, kdy naopak obviněný poukazuje na rychlost o mnoho vyšší i na rychlost nepřiměřenou danému místu.

ad.1) K uvedeným námitkám správní orgán uvádí.

K rychlosti vozidla Renault, jež řídil [REDAKCE] ve vztahu k námitce obviněného, že řidič Božek jel v době dopravní nehody zcela nepřiměřenou rychlostí, podstatně převyšující v obci dovolenou maximální rychlost 50 km/h, přičemž se nevěnoval řádně řízení, správní orgán uvádí, že k vyjasnění i této otázky přispěl zpracovaný znalecký posudek, kdy v jeho závěrech soudní znalce Ing. Kubeš uvedl, cituji: „Dle následků střetu, kterými jsou poškození vozidel a konečné polohy vozidel, byla stanovena rychlost vozidla Renault v době střetu s vozidlem BMW stanovena na cca 28 km/h ( $\pm 10\%$  tedy 25–31 km/h)“. Dle údajů v podkladech se vozidlo Renault před střetem pohybovalo rychlostí cca 30 km/h. S ohledem na stanovenou rychlost vozidla Renault v době střetu (28 km/h) byl uvažován pohyb vozidla v předstřetovém pohybu rychlostí shodnou s rychlostí v době střetu. Na místě dopravní nehody nejsou zaznamenány žádné brzdné stopy od vozidla Renault v předstřetovém pohybu a nelze ověřit, zda případná reakce řidiče vozidla (dle jeho výpovědi) se přenesla na odezvu vozidla a došlo ke zpomalení vozidla před střetem. Znalecký posudek tedy jednoznačně a bez jakýchkoliv pochybností

vyločil, že by řidič [REDACTED] v uvedeném místě v intravilánu obce, překročil dovolenou rychlost 50 km/h. To, že by se řidič [REDACTED] během své jízdy řádně nevěnoval řízení vozidla se nepodařilo spolehlivě prokázat, ani vyloučit a uvedené zcela a bez jakýchkoliv pochybností neobjasnili ani výše uvedený znalecký posudek. Řidič vozidla Renault [REDACTED] při své jízdě měl za povinnost sledovat i provoz na pozemní komunikaci č. 19920 /levotočivá zatáčka/, kdy místo dopravní nehody /výjezd z účelové komunikace na místní komunikaci/, je zároveň z pohledu jízdy řidiče [REDACTED] i křižovatkou, místní komunikace a výše uvedené sil č. 19920, kdy do této křižovatky [REDACTED] přijížděl po vedlejší pozemní komunikaci a měl tudíž za povinnost dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci č. 19920, což mu ostatně přikazovala zde umístěna dopravní značka č. P4 Dej přednost v jízdě. Jakým způsobem a do jaké míry řidič [REDACTED] sledoval, či nesledoval situaci v silničním provozu se správním orgánem nepodařilo objasnit a z technického hlediska se k této otázce nedokázal vyjádřit ani soudní znalec ve svém znaleckém posudku /blíže viz. závěry znaleckého posudku/.

K pojmu totální škody na OA Renault, kdy obviněný uvedené zmiňuje ve spojitosti s doložením toho, že řidiče OA [REDACTED] musel jet rychleji než 30 km/h, správní orgán plně odkazuje na část Rozhodnutí odvolacího správního orgánu KÚ v Plzni pod č.j. PK-DSH/3712/23, kdy na str. 16 uvedl následující: *„Odmítnout je třeba rovněž tvrzení odvolatele, že jízdu vozidla Renault rychlostí okolo 30 km/h vyvrací tvrzení řidiče [REDACTED], že měl zařazený třetí rychlostní stupeň, jakož i skutečnost, že měl na vozidle totální škodu. Byť vždy závisí na technických parametrech konkrétního vozu, rychlost 30 km/h zpravidla bývá rychlostí, při které se přeřazuje z druhého rychlostního stupně na třetí a naopak, přičemž na rovném úseku vozovky lze s většinou osobních motorových vozů bez problémů jet rychlostí 30 km/h na třetí rychlostní stupeň. Pojem totální škoda je pojmem ekonomickým, nikoliv technickým. Neznamená, že by vozidlo bylo neopravitelné, nýbrž to, že oprava není ekonomicky rentabilní, a proto z tvrzení, že došlo k totální škodě na vozidle nelze dovozovat nic o rychlosti tohoto vozidla“.* Správní orgán I. stupně ještě dodává, že rychlost jízdy vozidla Renault, dostatečně objasnil vypracovaný znalecký posudek Ing. Kubeše, kdy v odpovědi na první otázku /viz. str. 34 posudku/, uvedl mimo jiné následující: *„Dle následků střetu, kterými jsou poškození vozidel a konečné polohy vozidel byla stanovena rychlost vozidla BMW v době střetu s vozidlem Renault na 0 km/h a rychlost vozidla Renault v době střetu s vozidlem BMW byla stanovena na cca 28 km/h ( $\pm 10\%$  tedy 25–31 km/h)“.*

Co se týče případného spoluzavinění dopravní nehody ze strany řidiče [REDACTED] a předloženým odkazům na desítky judikátů, správní orgán uvádí, že opakovaně řádně a podrobně prostudoval výše uvedené rozsudky, nálezy a usnesení a konstatuje, že uvedené na projednávanou dopravní nehodu nedopadají, což správní orgán dokládá především závěry znaleckého posudku. Dopravní nehoda vznikla tím, že obviněný při řízení osobního motorového vozidla tov. zn. BMW reg. zn. [REDACTED], při vjíždění 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 /místní komunikace/, nedal přednost v jízdě z jeho levé strany po pozemní komunikaci projíždějícímu osobnímu motorovému vozidlu tov. zn. [REDACTED] RZ: [REDACTED], tedy nesplnil si povinnost dát přednost



v jízdě ve smyslu ust. § 23 odst. 1 s odkazem na ust. § 2 písm. q) zákona o provozu na pozemních komunikacích. Jelikož při výjezdu z místa ležícího mimo komunikaci není dostatečný rozhled vlevo /domy, keře, vozidla stojící u domů/, měl a mohl si obviněný zajistit bezpečné vjetí na pozemní komunikaci pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby, což neučinil, ačkoliv se ve vozidle nacházela spolujezdkyně, popřípadě mohl zvolit jinou techniku jízdy. Co se dále týče rozsáhlých a opakovaně navyšujících se námitek a odkazů na desítky judikátů ze strany obviněného, zdejší správní orgán plně odkazuje na závěry správního orgánu II. stupně, který se uvedeným plně vypořádal ve svém Rozhodnutí pod Č.j. PK-DSH/3713/23, kde mimo jiné uvedl, citují: „*Odvolatel v průběhu řízení stejně jako v podaném odvolání uplatnil celou řadu obsáhlých námitek včetně odkazů na desítky judikátů. Zdejší správní orgán však konstatuje, že zjm. v případě obsáhlých podání není úlohou správních orgánů ani soudů reagovat na každý jednotlivý odkaz na judikaturu, stejně jako na každý dílčí argument, ale toliko vypořádat se se stěžejními námitkami účastníka řízení*“. V tomto směru odvolací správní orgán odkázal mimo jiné na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9.5.2023, č. j. 3 As 43/2021 – 41.

Jednoznačně a bez jakýchkoliv pochybností lze konstatovat, že obviněný při vjetí na pozemní komunikaci, porušil důležitou povinnost, tím že nedal přednost v jízdě vozidlu Renault, jehož řidič přijížděl zleva po místní pozemní komunikaci. Tím jednak vyvolal stav dopravní nehody a jednak dopravní nehodu zapříčinil. K uvedenému správní orgán konstatuje, že při rozhodování o přestupku v případě dopravních nehod platí princip odděleného posouzení porušení právních povinností účastníků dopravní nehody. „*Při posouzení odpovědnosti účastníka nehody za přestupek se zkoumá, zda řidič porušil pravidla silničního provozu na pozemních komunikacích a zda toto jeho jednání je v přímé souvislosti se vznikem dopravní nehody. Pro posouzení odpovědnosti řidiče za přestupek přitom není podstatné, zda svým jednáním způsobili dopravní nehodu i další účastníci dopravní nehody. Příčinná souvislost mezi jednáním pachatele 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. Pro posouzení odpovědnosti za přestupek odvolatele proto není významná otázka, zda i druhý účastník dopravní nehody porušil pravidla silničního provozu a zda tedy i jeho jednání je možné považovat za příčinu dopravní nehody. (srov. např. rozhodnutí NSS č.j. 3 AS 22/2011-74 ze dne 01. února 2012 popř. přiměřeně usnesení Ústavního soudu sp. zn. II. ÚS 728/02 ze dne 20. 05. 2004). Účelem přestupkového řízení totiž je rozhodnout, zda se účastník řízení dopustil přestupku a zda tento přestupek měl příčinnou souvislost se vznikem nehody*“.

V předmětné věci dopravní nehody správní orgán prvního stupně, neshledal spoluzavinění dopravní nehody ze strany řidiče ██████:

Znalecký posudek jednoznačně prokázal, že řidič ██████ v uvedeném místě, nepřekročil dovolenou rychlost 50 km/h. /dle znaleckého posudku byla počáteční rychlost vozidla Renault cca 30 km/h a střetová rychlost cca 28 km/h – blíže viz. znalecký posudek/.

Zda se řidič ██████ v době dopravní nehody řádně věnoval – nevěnoval řízení vozidla a řádně sledoval situaci v silničním provozu a mohl na vzniklou situaci lépe zareagovat a tím zabránit vzájemnému střetu vozidel, nelze jednoznačně prokázat, ale ani vyloučit. Jsou zde protichůdné výpovědi obviněného, řidiče ██████ a spolujezdkyň z obou vozidel, kdy rozpory ve výpovědích se z technického hlediska nepodařilo plně vyjasnit, a to ani vypracovaným znaleckým posudkem. Znalec mimo jiné uvádí: „Na místě dopravní nehody nejsou zaznamenány žádné brzdě stopy od vozidla Renault v předstřetovém pohybu a nelze ověřit, zda případná reakce řidiče vozidla (dle jeho výpovědi) se přenesla na odezvu vozidla a došlo ke zpomalení vozidla před střetem“. K technickým příčinám dopravní nehody se soudní znalec ve znaleckém posudku vyjádřil následovně, /uvažováno ve dvou variantách a to v návaznosti na dvě různá vyjádření obviněného/ : „Z technického hlediska lze jako technickou příčinu dopravní nehody stanovit příjezd a zastavení vozidla BMW ve vozovce. Vozidlo BMW vjelo z účelové komunikace na vozovku a zastavilo ve vozovce, kdy v době vjezdu vozidla BMW bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti“.

#### Varianta I:

„Řidič vozidla BMW vjel do jízdniho koridoru vozidla Renault v čase cca 2,8 s před střetem, kdy bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti cca 22 m od místa střetu. Řidič vozidla BMW stál v této variantě v místě střetu minimálně cca 1,8 s. V čase 1,8 s před střetem bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti cca 14 m od místa střetu“.

#### Varianta II:

„Vozidlo BMW stojí cca 2,6 s před střetem ve vozovce / místě střetu. Řidič vozidla BMW vjel do jízdniho koridoru vozidla Renault v čase cca 3,6 s před střetem, kdy bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti cca 28 m od místa střetu. BMW stál v této variantě v místě střetu minimálně cca 2,6 s. V čase 2,6 s před střetem bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti cca 20 m od místa střetu“.

„Dále je z technického hlediska možné určit jako příčinu střetu vozidel prodlení v reakci řidiče vozidla Renault za předpokladu pohybu rychlostí cca 28 km/h na vozidlo BMW stojící ve vozovce. Pokud by řidič vozidla Renault reagoval na vzdálenost cca 14 m od místa střetu na stojící vozidlo BMW, pak bylo v technických možnostech zastavit vozidlo na vzdálenost cca 14 m“. Dle údajů v podkladech řidič vozidla Renault nesledoval situaci před vozidlem, ale sledoval situaci vlevo od vozidla. Viz. výpovědi. Sledování situace vlevo od vozidla Renault řidičem vozidla Renault nelze z technického hlediska potvrdit, ani vyvrátit.

Dále soudní znalec v odst. 4.8.1 – možnosti odvrácení střetu řidičem vozidla BMW /obviněným/ uvedl: „Z provedené analýzy pohybu vozidel v předstřetovém pohybu bylo stanoveno, že vozidlo BMW vjelo do vozovky z účelové komunikace v čase cca 1,0 s před střetem a v čase cca 0,5 s před střetem řidič vozidla Renault měl podnět na reakci na vozidlo BMW. Vozidlo dále dle analýzy stání a rozhlížení řidiče vozidla BMW stálo ve vozovce“.

Varianta I – vozidlo BMW stojí cca 1,8 s před střetem ve vozovce / místě střetu.

*„Řidič vozidla vjel do jízdního koridoru vozidla Renault v čase cca 2,8 s před střetem, kdy bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti cca 22 m od místa střetu. Řidič vozidla BMW mohl vidět vozidlo Renault na tuto vzdálenost. Řidič vozidla BMW mohl v této variantě zabránit střetu zastavením před hranicí vozovky na účelové komunikaci a umožnit průjezd vozidlu Renault. Jedná se o technické řešení možnosti odvrácení střetu, bez řešení právní úpravy provozu vozidel a z ní vyplývající práva a povinnosti řidičů v návaznosti na dopravní značení“.*

Varianta II – vozidlo BMW stojí cca 2,6 s před střetem ve vozovce / místě střetu.

*„Řidič vozidla vjel do jízdního koridoru vozidla Renault v čase cca 3,6 s před střetem, kdy bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti cca 28 m od místa střetu. Řidič vozidla BMW mohl vidět vozidlo Renault na tuto vzdálenost. Řidič vozidla BMW mohl v této variantě zabránit střetu zastavením před hranicí vozovky na účelové komunikaci a umožnit průjezd vozidlu Renault. Jedná se o technické řešení možnosti odvrácení střetu, bez řešení právní úpravy provozu vozidel a z ní vyplývající práva a povinnosti řidičů v návaznosti na dopravní značení“.*

V odst. 4.8.2 – možnosti odvrácení střetu řidičem vozidla Renault soudní znalec uvedl: *„Dráha na zastavení vozidla z rychlosti 28 km/h při reakční době 1s, době náběhu brzd 0,2s a brzděném zpomalení 6m/s<sup>2</sup> je cca 13,6 m. Dráha na zastavení vozidla z rychlosti 30 km/h při reakční době 1s, době náběhu brzd 0,2s a brzděném zpomalení 6m/s<sup>2</sup> je cca 14,8 m“.*

Varianta I – vozidlo BMW stojí cca 1,8 s před střetem na vozovce / místě střetu.

*„Řidič vozidla vjel do jízdního koridoru vozidla Renault v čase cca 2,8 s před střetem, kdy bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti cca 22 m od místa střetu. Řidič vozidla BMW stál v této variantě v místě střetu minimálně cca 1,8 s. V čase 1,8 s před střetem bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti cca 14 m od místa střetu. Z výše uvedeného rozboru vyplývá, že pokud se řidič vozidla Renault pohyboval rychlostí cca 28 km/h, zastavil by vozidlo na dráze cca 13,6 m. Tedy na kratší vzdálenost, než kterou měl k dispozici při reakci na stojící vozidlo. (Řidič Renaultu měl k dispozici dráhu cca 14 m). Z výše uvedeného rozboru vyplývá, že pokud se řidič vozidla Renault pohyboval rychlostí cca 30 km/h, zastavil by vozidlo na dráze cca 14,8 m. (Řidič Renaultu měl k dispozici dráhu cca 14m). Tedy na delší vzdálenosti, než kterou měl k dispozici při reakci na stojící vozidlo a vozidlo Renault by narazilo do vozidla BMW rychlostí cca 4-5 km/h“.*

Varianta II – vozidlo BMW stojí cca 2,6 s před střetem na vozovce / místě střetu.

*„Řidič vozidla vjel do jízdního koridoru vozidla Renault v čase cca 3,6 s před střetem, kdy bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti cca 28 m od místa střetu. BMW stál v této variantě v místě střetu minimálně cca 2,6 s. V čase 2,6 s před střetem bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti cca 20 m*

od místa střetu. Z výše uvedeného rozboru vyplývá, že pokud 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. (Řidič Renaultu měl k dispozici dráhu cca 20m). Z výše uvedeného rozboru vyplývá, že pokud se řidič vozidla Renault pohyboval rychlostí cca 30 km/h, zastavil by vozidlo na dráze cca 14,8 m. Tedy na kratší vzdálenosti, než kterou měl k dispozici při reakci na stojící vozidlo. (Řidič Renaultu měl k dispozici dráhu cca 20m)

Kdy soudní znalec v odpovědi na jinou otázku, mimo jiné uvedl:

*„V předstřetovém pohybu byla stanovena doba stání vozidla BMW ve vozovce dle údajů v podkladech, rozhlížení řidiče vozidla BMW. Řešení bylo provedeno ve dvou variantách. Z technického hlediska nelze jednoznačně stanovit dobu stání vozidla BMW v křižovatce. Jednotlivé výpočty byly řešeny pro nejkratší možný čas stání vozidla BMW na vozovce v návaznosti na možnost reakce a zastavení vozidla Renault v návaznosti na přijetí / zastavení vozidla BMW na vozovce. Z technického hlediska, nelze vyloučit stání vozidla BMW v křižovatce delší časový úsek, než minimálně stanovené hodnoty. Stejně tak nelze vyloučit zastavení vozidla BMW v místě střetu bezprostředně před střetem“.*

Znalecký posudek společně s provedenou fotodokumentací na místě dopravní nehody jednoznačně určují i postavení vozidla BMW v době střetu i po vzájemném střetu obou vozidel. Znalec v odpovědi na otázku č. 1 na /str. 34 a 35 posudku/ mimo jiné uvádí: „Vozidlo BMW je na výjezdu z účelové komunikace, přední část vozidla je ve vzdálenosti cca 4,8 m od hranice vyústění účelové komunikace na silnici č. 19920, přední část vozidla je natočena ve směru na obec Tachov. Levá boční část ve vzdálenosti cca 2,0 m od levého okraje účelové komunikace směrem k domu č.p. 109. Podélná osa vozidla BMW svírá v době střetu s vozidlem Renault úhel s podélnou osou vozidla Renault cca 100°. Zadní část vozidla BMW je v konečné poloze na hranici vyústění účelové komunikace, viz. Obrázek č. 15 a č. 16. Přední část vozidla BMW je natočena v konečné poloze směrem na roh domu s červenou střechou. Viz. obrázek č. 14 a č. 16. Vozidlo Renault narazilo pravou přední částí vozidla čelně do levé přední boční části vozidla kdy síla na vozidlo BMW působila přibližně kolmo na podélnou osu vozidla BMW“. K uvedenému zdejší správní orgán uvádí, že uvedené technické konstatování znalce ve spojení s pořízenou fotodokumentací na místě dopravní nehody jednoznačně prokazují závěr, že obviněný ██████ v daném případě nesplnil svoji zákonnou povinnost dát přednost v jízdě ve smyslu ust. § 23 odst. 1 s odkazem na ust. § 2 písm. q) zákona o provozu na pozemních komunikacích. Svě vozidlo nezastavil tak jak mu zákon ukládá na hranici vyústění, ale vjel na pozemní komunikaci v podstatě celou délkou vozidla /viz. obrázky č. 14,15,16 na str. 35 posudku/. Vozidlo BMW svým postavením před samotným střetem, tvořilo pro řidiče vozidla Renault ██████, jenž měl dle zákona přednost v jízdě překážku na základě které musel náhle změnit směr, nebo rychlost jízdy. Konkrétní reakci řidiče OA Renault ██████ na vzniklou situaci se správnímu orgánu nepodařila plně prokázat a z technického hlediska ji neprokázal ani vypracovaný znalecký posudek. /viz. výše v tomto rozhodnutí/. Je, ale prokazatelné, a to zejména z pohledu na obrázky /č. 14,15 a 16 posudku/, že v době střetu i po vzájemném střetu

obou vozidel se OA Renault řízené řidičem [REDAKCE] nacházelo z jeho pohledu v levém jízdním pruhu. Na těchto snímcích je i zřetelně patrné, že pokud by se vozidlo Renault nacházelo ještě více vlevo, tak by již zasahovalo do sil. III/19920.

Na základě těchto skutečností, jež vyplynuly zejména z vypracovaného znaleckého posudku pak správní orgán konstatuje:

- že u obviněného [REDAKCE] je možno bez jakýchkoliv pochybností konstatovat, že byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti /viz. ust. § 3 SŘ/ a že obviněný zapříčinil dopravní nehodu tím, že při vjíždění 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 /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, čímž 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. Kdy jak výše uvedeno soudní znalec jako technickou příčinu dopravní nehody stanovil příjezd a zastavení vozidla BMW ve vozovce. Uvedené tvrzení lze jednoznačně doložit provedeným znaleckým posudkem, jakož i provedenou fotodokumentací v místě dopravní nehody, kdy v tomto případě se jedná o tzv. objektivní technické podklady. Pod pojmem objektivní lze v této souvislosti chápat údaj změřený či měřitelný. /viz. vysvětlení znalce znalecký posudek str. 24 kap. 4.7/
- naopak u řidiče [REDAKCE], nebyl dostatečně zjištěn stav věci, a to v tom smyslu, že by spoluzpůsobil dopravní nehodu, tím že by se řádně nevěnoval řízení vozidla a řádně nesledoval situaci v silničním provozu, tak aby udělal vše proto, aby dokázal zabránit střetu vozidel, jelikož v daném případě zde jsou důvodné pochybnosti. Správní orgán nemá dostatek podkladů, informací a nezvratných důkazů k tomu, aby mohl [REDAKCE] uznat vinným z naplnění konkrétní skutkové podstaty přestupku. Správní orgán se podrobně zabýval možným spoluzaviněním dopravní nehody a to zejména na podkladě závěrů znaleckého posudku, kdy soudní znalec mimo jiné uvedl, že je z technického hlediska možné určit jako příčinu střetu vozidel prodlení v reakci řidiče vozidla Renault. Uvedené prodlení v reakci řidiče [REDAKCE] – tedy jeho případná pomalejší reakce, ještě sama o sobě nezakládá závěr k zavinění, nebo spoluzavinění předmětné dopravní nehody, tedy naplnění konkrétní skutkové podstaty přestupku. Není totiž možné na řidiče s pomalejší reakcí nahlížet jako na řidiče špatného a nelze jej nikterak diskriminovat. Správní orgán dále konstatuje, že povinností řidiče [REDAKCE], bylo dostát tomu, co mu v daném místě prikazovala dopravní značka, tedy dát přednost v jízdě řidičům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci, nikoliv ve 100 % zabránit krizové situaci, jež vyvolal obviněný [REDAKCE] porušením důležité povinnosti, když při vyjíždění z místa ležícího mimo komunikaci nedal přednost v jízdě. Dále k uvedenému správní orgán uvádí, že existují pochybnosti a to v tom smyslu, že uvedené konstatování soudního znalce, vychází jednak z objektivních technických podkladů, ale jednak

i subjektivních technických podkladů, kdy subjektivními prameny jsou nejčastěji výpovědi účastníků, jejichž vypovídací schopnost a správnost je dána schopností odhadu technických veličin konkrétními osobami (nejčastěji dráhy, rychlosti, času), tak i jejich zdravotním a duševním stavem po nehodě, popřípadě vyjadřovací schopnosti. Subjektivní podklady by měly být chápány jako dodatečné či ověřovací po analýze nehody na základě objektivních podkladů. /viz. vysvětlení znalce znalecký posudek str. 24 kap. 4.7/ Soudní znalec, jak výše uvedeno se v kapitole 4.8.2. zabýval možnostmi odvrácení střetu řidičem OA Renault. Počítal zde se dvěma variantami rychlosti vozidla Renault a se dvěma variantami doby-času, jak dlouho před střetem vozidlo BMW na komunikaci již stálo. V jedné z těchto variant, by při rychlosti vozidla Renault 30 km/h, kdy doba stání vozidla BMW před střetem je 1,8 s, vozidlo Renault zastavilo na dráze 14,8 m, když řidič OA Renault měl k dispozici jen cca 14 m, tedy došlo by ke střetu vozidel. Pokud, byla použita varianta rychlosti 28 km/h se stejnou dobou zastavení, tak je výpočet takový, že řidič [REDAKCE] by zastavil na vzdálenost 13,6 m, když měl k dispozici cca 14 m. /zde je velice malý rozdíl 0,4 m/. Dále je uvažováno při stejných rychlostech a s variantou, že vozidlo BMW řízené obviněným stálo před střetem 2,6 s. Za takových podmínek, by měl řidič [REDAKCE] k zastavení k dispozici cca 20 m. Uvedený výpočet vychází mimo jiné i ze subjektivního pokladu, který ve svých výpovědích uvedl obviněný [REDAKCE], kdy právě z těchto informací soudní znalec dopočítal možnou dobu zastavení vozidla BMW před samotným střetem. Dále Soudní znalec v závěrech znaleckého posudku uvedl: „*V předstřetovém pohybu, byla stanovena doba stání vozidla BMW ve vozovce dle údajů v podkladech, rozhlížení řidiče vozidla BMW /poznámka správního orgánu – subjektivní vyjádření obviněného v jeho výpovědích/. Řešení bylo provedeno ve dvou variantách. Z technického hlediska, nelze jednoznačně stanovit dobu stání vozidla BMW ve vozovce. Jednotlivé výpočty, byly řešeny pro nejkratší možný čas stání vozidla BMW ve vozovce v návaznosti na možnost reakce a zastavení vozidla Renault v návaznosti na přijetí / zastavení vozidla BMW ve vozovce“.* Přičemž soudní znalec počítal v první variantě s tím, že řidič vozidla BMW stál v této variantě v místě střetu minimálně cca 1,8 s. V čase 1,8 s před střetem, bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti cca 14 m od místa střetu. Ve druhé variantě počítal s tím, že řidič BMW stál v této variantě v místě střetu minimálně cca 2,6 s. V čase 2,6 s před střetem, bylo vozidlo Renault ve vzdálenosti cca 20 m od místa střetu. Avšak soudní znalec dodává: „*Z technického hlediska nelze vyloučit stání vozidla BMW ve vozovce delší časový úsek, než minimálně stanovené hodnoty. Stejně tak nelze vyloučit zastavení vozidla BMW v místě střetu bezprostředně před střetem“.* Kdy právě druhá věta dodatku /nelze vyloučit zastavení vozidla BMW v místě střetu bezprostředně před střetem/, společně s tím, že při jedné z výše nastíněných variant, by řidič [REDAKCE] neměl dostatek prostoru pro zabránění střetu a při další variantě je zde pouze rozdíl 0,4 m, zakládají onu plně nevyřešenou pochybnost, tak aby ve vztahu k případnému spoluzavinění dopravní nehody [REDAKCE], byl plně zjištěn skutkový stav věci, tak jak to vyžaduje ust. § 3 SŘ, kde je uvedeno: „*Ne vyplývá-li ze zákona něco jiného, postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonů s požadavky uvedenými v § 2“.* Dále správní orgán

konstatuje, že ani samotný znalecký posudek plně neprokázal, že by řidič [REDAKCE] na vzniklou situaci nijak nereagoval – neměl žádnou reakci, když soudní znalec ve znaleckém posudku mimo jiné uvedl: „*Na místě dopravní nehody nejsou zaznamenány žádné brzdné stopy od vozidla Renault v předstřetovém pohybu a nelze ověřit, zda případná reakce řidiče vozidla (dle jeho výpovědi) se přenesla na odezvu vozidla a došlo ke zpomalení vozidla před střetem*“. S ohledem na uvedenou pochybnost správní orgán v případě možného spoluzavinění dopravní nehody ze strany [REDAKCE], postupoval v souladu se zásadou „in dubio pro reo“ v případě pochybností, vždy ve prospěch, jelikož se zde dostal do důkazní nouze.

Na doplnění a dokreslení celé situace správní orgán uvádí, že Nejvyšší správní soud ve svém Rozhodnutí ze dne 30. 09. 2016 pod č.j. 2 AS 144/2016-53 mimo jiné konstatoval, cituji: „*Judikatura NSS specifikuje dvě podmínky, které musí být splněny kumulativně, aby se mohlo dojít k závěru, že viníkem dopravní nehody je řidič vozidla jedoucí po hlavní silnici. První podmínka spočívá v extrémním překročení povolené rychlosti a druhá spočívá ve skutečnosti, že toto extrémní překročení povolené rychlosti muselo fakticky znemožnit splnění povinnosti řidiče přijíždějícího z vedlejší silnice dát přednost v jízdě*“. Ani jedna z těchto podmínek v daném případě však nenastala. Je zde dále možno odkázat na Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. listopadu 2006, sp. zn. 7 Tdo 1411/2006, kde je mimo jiné uvedeno: „*Překročení dovolené rychlosti o zhruba 10 km/h řidičem vozidla jedoucím po hlavní pozemní komunikaci nelze považovat za podstatné překročení dovolené rychlosti a proto nelze toto přičítat k tíži jako spoluzavinění na dopravní nehodě zaviněné nedáním přednosti v jízdě řidičem jedoucím z vedlejší pozemní komunikace*“. Kdy v projednávané věci, bylo překročení nejvyšší povolené rychlosti řidičem [REDAKCE] znaleckým posudkem vyloučeno.

A také, lze na řidiče jedoucího po pozemní komunikaci [REDAKCE] aplikovat **princip omezené důvěry**, kdy od něho nelze oprávněně požadovat, aby předpokládal, že druhý řidič [REDAKCE] hrubě poruší pravidla silničního provozu a to tím, že mu nedá přednost v jízdě při vyjíždění z místa ležícího mimo komunikaci. Závěrem této části pak správní orgán jednoznačně konstatuje, že úkolem obviněného jako řidiče pak bylo přizpůsobit své chování vlastnostem vozidla, charakteru pozemní komunikace za konkrétní situace a na místní komunikaci najíždět v takovém místě pod takovým úhlem a takovou rychlostí a **před místem křížení** na hranici vyústění zastavit vozidlo, předklonit se při pohledu vlevo, vpravo i vpřed, aby těchto obecných výhledových poměrů naplno využil a na místní komunikaci bezpečně vjel, až když bude plně přesvědčen o tom, že po uvedené nepřijíždí jiné vozidlo. A pokud by na místě vyhodnotil, že nemá dostatečný rozhled, měl vyjetí zabezpečit pomocí způsobilé a náležitě poučení osoby.

2. Obviněný vytýká přestupkovému orgánu, že jeho závěry jsou zcela nepodložené dokazováním a situace je nepřehledná a to i s ohledem na absentující jednoznačné dopravní značení v místě dopravní nehody, když na vozovce nejsou v nepřehledné křižovatce vyznačeny ani žádné pruhy a nelze vytýkat obviněnému neopatrnost, kdy

před vjezdem do křižovatky zastavil, aby se mohl rozhodnout pro další pokračování v jízdě směrem do Tachova.

ad.2) Z části již správní orgán odpověděl v bodě 1 a na uvedený bod také odkazuje, kdy dokazování, bylo doplněno i o vypracovaný znalecký posudek. Dále správní orgán uvádí, že nelze souhlasit s obviněným v tom smyslu, že popisované místo dopravní nehody je nepřehledné. Jde totiž o místo v intravilánu malé obce, kdy se na jednom místě tzv. potkává styková tříramenná křižovatka sil. č. 19920 s místní komunikací III. třídy č. 7c, kdy do uvedené hlavní pozemní komunikace zároveň vyústuje účelová komunikace od domu č.p. 109 /místo odkud přijížděl obviněný/. Zároveň pak účelová komunikace od domu č.p. 109 vyústuje do místní komunikace III. třídy č. 7c /po uvedené přijížděl řidič vozidla Renault [REDACTED]/, jelikož jak komunikace místní, tak i komunikace účelová se setkávají právě na hranici s hlavní pozemní komunikací č. 19920. Vše dobře patrné na pořízené fotodokumentaci, jakož i na pasportu. Správní orgán konstatuje, že svislé dopravní značení v tomto místě je zcela logické a dostačující. Hlavní pozemní komunikace č. 19920 je osazena DZ č. P2 Hlavní pozemní komunikace s dodatkovou tabulkou č. E2b Tvar křižovatky, když tabulka vyznačuje skutečný tvar křižovatky a upřesňuje, která komunikace je hlavní a která vedlejší. Místní komunikace po které přijížděl řidič OA Renault [REDACTED] je osazena DZ č. P4 Dej přednost v jízdě s dodatkovou tabulkou č. E2b Tvar křižovatky, když tabulka vyznačuje skutečný tvar křižovatky a upřesňuje, která komunikace je hlavní a která vedlejší. Když na této tabulce „není“ vyznačena účelová komunikace od domu č.p. 109 /tedy ta po které přijížděl obviněný/ a tudíž jasně a zřetelně dává najevo řidiči, jenž přijíždí po místní komunikaci, že ve směru jízdy od domu č.p. 109 nemusí dávat přednost v jízdě, jelikož se nejedná o křižovatku, ale výjezd z místa ležícího mimo komunikaci. Taková informace je pro řidiče zcela logická, relevantní a dostačující. Ve směru jízdy obviněného, tedy z výjezdu účelové komunikace od domu č.p. 109 je osazena samostatná dopravní značka č. P4 Dej přednost v jízdě a navíc je toto místo ve svém vyústění doplněné po obou stranách dopravním zařízením č. Z11g „Směrový sloupek červený kulatý“, jenž vyznačuje vyústění účelové komunikace na jinou pozemní komunikaci, kdy odvolací správní orgán k osazení takových sloupků ve svém rozhodnutí ze dne 18. 05. 2023 uvedl: *„Takovéto označení účelové pozemní komunikace je zcela v souladu se zákonem a není nijak vnitřně rozporné. Podle přílohy č. 1 O vyhlášky Ministerstva dopravy č. 294/2015 sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, červené sloupky Z11 c, d a g se používají k označení vyústění účelové komunikace na pozemní komunikaci, tzn. musí se nacházet přesně tam, kde se v daném případě dle fotodokumentace nacházejí“*. Dále pak odvolací správní orgán k uvedenému bodu uvádí: *„Odvolací správní orgán připouští, že čelní pohled (ze směru jízdy odvolatele) na pravý červený sloupek Z11 byl odvolateli skryt popelnicí, kterou před tento sloupek s nejvyšší pravděpodobností umístili obyvatelé domu č. p. 109 (kde byl odvolatel na návštěvě). Pokud by se však odvolatel v souladu s pokynem značky P 4 „dej přednost v jízdě“ umístěné v jeho směru jízdy vedle účelové komunikace před vjetím na pozemní komunikaci rozhlédl rovněž vlevo, nemohl by přehlédnout nejméně levý červený sloupek. Odvolatel měl věnovat pozornost charakteru pozemní komunikace, po níž se pohyboval tím spíše, že se jedná o neprůjezdnou komunikace vedoucí pouze do přilehlého zemědělského areálu, tedy typickou účelovou komunikaci. S ohledem na to, že se jedná o neprůjezdnou pozemní komunikaci, je nutné zároveň*



*konstatovat, že okolo těchto sloupků musel odvolatel projet, když jel k domu č. p. 109, přičemž z opačného směru jízdy nelze tyto červené sloupky přehlédnout. I za předpokladu, že by místo nebylo těmito sloupky označeno (což není u účelové komunikace obligatorní), byl by odvolatel povinen respektovat pokyn dopravní značky P 4 „dej přednost v jízdě“.*

Silnice č. 19920 je silnicí III. třídy, která je podle zvláštního zákona určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace, místní komunikace po které jel řidič OA Renault [REDAKCE] je místní komunikací III. třídy v daném místě označené č. 7c), /tedy obslužná komunikace/ a účelová komunikace mimo jiné slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi, nevyznačují se zde vodící čáry, jednotlivé jízdni pruhy, hranice křižovatky, jakož i hranice vyústění místních či účelových komunikací, což ani nevyžadují technické parametry. Kdy k uvedenému se vyjádřil odvolací správní orgán ve svém Rozhodnutí ze dne 18. 05. 2023 a mimo jiné konstatoval: „*Hranice oddělující pozemní komunikaci od účelové v místě jejího napojení nemohla být na vozovce vyznačena vodorovným dopravním značením V 5 „Příčná čára souvislá“ event. V 6 „Příčná čára souvislá se symbolem „Dej přednost v jízdě!“*, neboť jak bylo s odkazem na ust. § 2 písm. w) zákona o provozu na pozemních komunikacích uvedeno výše, za křižovatku se nepovažuje vyústění účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci, přičemž dle přílohy 8 vyhlášky č. 294/2015 Sb. se tímto značením vyznačuje právě a jen hranice křižovatky. Zároveň právní úprava nepředpokládá vyznačení dopravního značení V4 „Vodící čára“ na účelových pozemních komunikacích, místních komunikacích a komunikacích třetí třídy, když toto značení je charakteristické pro silnice vyšší třídy“.

Dále k uvedenému správní orgán dodává, že takto provedené osazení dopravního značení je součástí pasportu místních komunikací obce Ctiboř, zpracovaného FI: PasProRea s.r.o., se sídlem Homole 198, 370 01, jež v měsíci červnu 2020 zpracoval Tomáš David. Uvedený pasport na vyžádání poskytla obec Ctiboř. Takto osazené a umístěné dopravní značky, včetně dopravního zařízení č. Z11g „Směrový sloupek červený kulatý“ je v tomto místě minimálně od 18. 02. 2021, kdy pracovnice odboru dopravy a silničního hospodářství v Tachově Ing. Kateřina Prexlová, veřejnou vyhláškou, opatřením obecné povahy pod č.j. 293/2021-ODSH/TC-3, stanovila místní úpravu na pozemních komunikacích a to z důvodu nové pasportizace dopravního značení na komunikacích ve správním území obce Ctiboř. Stanovila podmínky umístění a osazení dopravního značení v souladu s příslušnými ustanoveními zákona o silničním provozu a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Přičemž dopravní značení je základního rozměru v retroreflexním provedení a při jejich umístění byly splněny požadavky ČSN EN 12899-1 „Stále svislé dopravní značení“ a požadavky technických podmínek TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“. K uvedenému zdejší správní orgán uvádí, že takto je dopravní značení osazeno a takto osazeno bylo i v době předmětné dopravní nehody.

3. Obviněný uvedl, že příčinou vzniku dopravní nehody je jednání svědka [REDAKCE], který jel s vozidlem tov. zn. Renault pražské RZ: [REDAKCE], s nímž jezdit nemá, protože s tímto

vozidlem má podle názoru obviněného jezdit pouze jeho otec, který toto vozidlo používá pro sociální a zdravotní účely, jenž souvisejí s invaliditou matky svědka. Obviněný je toho názoru, že tato okolnost a obava z přezkoumávání těchto aspektů dané záležitosti vedla svědka [REDAKCE] ke změně původního rozhodnutí, kdy nejprve převzal plnou odpovědnost za vznik dopravní nehody.

ad.3) Tato námitka je zcela lichá ve snaze odvést pozornost od protiprávního jednání obviněného. Pro toto správní řízení, řízení o přestupcích ve kterém se rozhoduje o vině a trestu obviněného, který svým jednáním porušil konkrétní ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích, čímž naplnil konkrétní skutkovou podstatu přestupku, není vůbec rozhodné, zda druhý řidič, řídil vozidlo, které má být používáno pro sociální a zdravotní účely. Správní orgán v daném případě hodnotil, zda vozidlo Renault RZ: [REDAKCE], bylo v řádném technickém stavu, zda řidič [REDAKCE] vlastní řidičský průkaz pro danou skupinu řidičských oprávnění, způsob a techniku jeho jízdy. Je zcela mimo realitu se domnívat, nebo o tom i uvažovat, že příčinnou vzniku dopravní nehody je výše nastíněné. Nadto správní orgán učinil vlastní šetření a učinil dotaz na Úřadu práce. Dotazem na Úřadu práce Tachov bylo zjištěno, že pan [REDAKCE] mladší řízením vozidla Renault neporušil žádné upravující předpisy. Zákon č. 329/2011 Sb. o poskytování dávek osobám se zdravotním postižením a o změně souvisejících zákonů pouze toliko upravuje v § 12, který stanovuje povinnost vrátit příspěvek na zvláštní pomůcku a v odst. e, f, a g), kde je uvedeno, že oprávněná osoba je povinna tento příspěvek nebo jeho poměrnou část vrátit, jestliže se přestala opakovaně dopravovat nebo přestala být schopna převozu motorovým vozidlem, byl-li vyplacen příspěvek na pořízení motorového vozidla, použila příspěvek v rozporu s rozhodnutím o jeho přiznání, nebo se prokáže, že osoba uvedla v žádosti o příspěvek na zvláštní pomůcku nepravdivé nebo zkreslené údaje. Zaměstnankyně Úřadu práce Tachov dále uvedla, že vozidlo určené pro dopravu zdravotně postižené osoby může zajišťovat kdokoliv z rodinných příslušníků a žádné paragrafové znění zákona neupravuje sankce vůči zneužití takového vozidla, nedají se nijak prokázat.

Správní orgán konstatuje, že řidič [REDAKCE] prvotně souhlasil se zaviněním předmětné dopravní nehody, kdy se domníval, že v daném místě nedal přednost v jízdě vozidlu BMW, jeho řidič [REDAKCE] přijížděl z pravé strany /tzv. pravidlo pravé ruky/. Na uvedené přistoupil dle svého vyjádření ve svědecké výpovědi z důvodu, že takto na místě rozhodli vyšetřující policisté. Řidič [REDAKCE], tedy původně souhlasil s tím, že nedal přednost v jízdě, nikoli však s tím, že by jel v daném místě nepřiměřeně rychle, že by překročil nejvyšší dovolenou rychlost, nebo že se nevěnoval řízení. Své důvody a okolnosti uvedl ve své svědecké výpovědi dne 23. 08. 2022, kdy na uvedené správní orgán odkazuje. Dále správní orgán odkazuje i na svědeckou výpověď prap. Musila, který na otázku správního orgánu, vzpomenete si, jak se k sobě chovali účastníci na místě dopravní nehody a zda se mezi sebou shodli na zavinění dopravní nehody, odpověděl následující, cituji: „Zpočátku na místě dopravní nehody byly mezi účastníky neshody ohledně zavinění, ale později druhý, zde nepřítomný účastník uznal své zavinění, poté, co jsme s ním celou situaci na místě rozebrali“.

4. Obviněný dále uvádí, že svědek [REDAKCE] má mnoho záznamu v EKŘ, měl již v minulosti dopravní nehodu, což je známo z doslechu a že osobní automobil řídil a neměl řádně nasazeny brýle, které má mít povinně a má exekuce.

ad.4) K uvedenému správní orgán uvádí, že z evidenční karty řidiče [REDAKCE] vyplývá, že tento nikdy neměl nařizováno lékařem používání dioptrických brýlí při řízení motorových vozidel. V kartě řidiče je založena lékařská zpráva MUDr. Štýbrové, ve které není uvedeno žádné zdravotní omezení řidiče [REDAKCE]. Zda v současné době řidič [REDAKCE] nosí dioptrické brýle není zdejšímu správnímu orgánu známo, ani není jednoznačně zjištěno, zda takové brýle v době dopravní nehody na očích měl, či neměl. Není zde, ale žádná relevantní indicie k tomu, aby se správní orgán oprávněně domníval, že za vznikem předmětné dopravní nehody stojí to, že by řidič [REDAKCE] špatně viděl – něco přehlédl z důvodu, že neměl nasazený dioptrické brýle. Charakter dopravní nehody tomu neodpovídá, a tudíž není nutné se touto námitkou více zabývat. Dle zjištěných informací z EKŘ je mít nemusí. Řidič [REDAKCE] nemá řidičská oprávnění podmíněna nutností mít při jízdě s motorovým vozidlem nasazený dioptrické brýle. Řidič [REDAKCE] má evidovány 4 přestupky, kdy pouze v 1 případě se jednalo o dopravní nehodu, kterou způsobil pod vlivem alkoholu již v roce 1996. Aktuální stav bodového hodnocení je 0 bodů. Námitka obviněného, že svědek [REDAKCE] měl dopravní nehodu i v minulosti je zcela irelevantní. S projednávaným případem nesouvisí. I kdyby měl svědek v minulosti dopravních nehod vícero, nelze z toho vyvozovat závěr, že i v posuzované věci je nutně viníkem dopravní nehody. Dále je z EKŘ patrné, že ve dvou případech v roce 2016 a 2021 překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci a to v jednom případě o 14 a ve druhém o 17 km/h. V tomto případě se nejedná o extrémní překročení rychlosti a věc vždy byla vyřízena příkazem na místě. Ani z uvedeného nelze vyvodit závěr, že řidič [REDAKCE] je neukázněným řidičem, popřípadě recidivistou v dopravě. Každý případ je jiný a v tomto případě správní orgán rozhoduje o zcela konkrétní dopravní nehodě. Na výpis z centrální evidence exekucí vedených na [REDAKCE], nebral správní orgán žádný zřetel a ani si jej sám nevyžadoval, neboť je toho názoru, že s dopravní nehodou v obci Ctiboř absolutně nesouvisí, na uvedené toto nedopadá.

5. Obviněný dále namítá, že svědek [REDAKCE] se uznáním svého zavinění dané dopravní nehody a akceptováním vyřízení věci v blokovém řízení vzdal práva na projednání v běžném přestupkovém řízení a toto přestupkové řízení tedy nyní probíhá v rozporu s právem, jak je to zřejmé z citované judikatury Nejvyššího správního soudu ČR a Ústavního soudu ČR, jež měl přestupkový orgán respektovat a zastavit toto protiprávně vedené přestupkové řízení. / *správní orgán zde uvádí, že obviněný uvedl velkou řadu judikatury např. rozsudek NSS ČR ze dne 6.8.2008, č.j.3 As 58/2007-117 a usnesení KS v Hradci Králové pobočka v Pardubicích ze dne 20. 01. 2020, č.j. 50 A 1/2020-14 a mnohé další, kdy na tomto místě správní orgán odkazuje na písemnost Vyjádření obviněného k dosavadnímu průběhu přestupkového řízení, založeno ve spise pod Č.j. 2148/2022-ODSH/TC-30/*

ad.5) Správní orgán řádně a podrobně prostudoval výše uvedené rozsudky, nálezy i usnesení a konstatuje, že uvedené na projednávanou dopravní nehodu nedopadají. [REDAKCE]

██████ měl jednoznačné zákonné právo k tomu, aby podal podnět k přezkumnému řízení, což také učinil.

a) Toto řízení vedl nadřízený orgán / správní orgán II. stupně/ v daném případě *Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje, odbor služby dopravní policie*. *Kdy zdejší správní orgán odkazuje na jeho Rozhodnutí ze dne 06. ledna 2022 pod Č.j. KRPP-1210-5/ČJ-2022-0300DP*, když „správním orgánem“ I. stupně, byla PČR DI TC, jež prvotně rozhodla příkazem na místě. Z tohoto důvodu pak zdejší správní orgán plně odkazuje na písemnosti, jež předložil policejní orgán a jsou založeny ve správním spisu:

- záznam o dopravní nehodě str. 2 spisu
- blok na pokutu na místě zaplacenou č: S 3236702 str. 3 spisu
- postoupení věci do přezkumného řízení str. 4 a 5 spisu
- rozhodnutí pod Č.j. KRPP-1210-5/ČJ-2022-0300DP ze dne 06. 01. 2022 str. 6 spisu

b) Obecně lze říci, že v daném případě bylo postupováno v souladu s ust. § 101 z. č. 250/2016 Sb., zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich v souladu s ustanovením § 94 a § 95 SŘ. V ustanovení § 94 odst.1) SŘ je mimo jiné uvedeno, že v přezkumném řízení správní orgány z moci úřední přezkoumávají pravomocná rozhodnutí v případě, kdy lze důvodně pochybovat o tom, že rozhodnutí je v souladu s právními předpisy. Dále v ust. § 95 je uvedeno, že správní orgán nadřízený správnímu orgánu, který rozhodnutí vydal, zahájí z moci úřední přezkumné řízení, jestliže po předběžném posouzení věci dojde k závěru, že lze mít důvodně za to, že rozhodnutí bylo vydáno v rozporu s právními předpisy. To, že došlo k vydání rozhodnutí za porušení zákona je jednoznačně prokázáno, jelikož policejní orgán na místě dopravní nehody „nesprávně“ posoudil zavinění dopravní nehody a jako viníka dopravní nehody nesprávně určil ████████ je nepochybné. Věc na místě vyřídil příkazem na místě, kdy uvedené zkrácené správní řízení, nebylo vydáno v souladu s právními předpisy. Policejní orgán na místě uznal ████████ vinným z porušení ustanovení § 22 odst. 2 zákona o silničním provozu **/Jízda křižovatkou/**, kde je uvedeno : „*Nevyplyvá-li přednost v jízdě z ustanovení odstavce 1, musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím zprava nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnanych zvířat se zvířaty přicházejícím zprava*“, čímž měl naplnit skutkovou podstatu přestupku dle ust. **§ 125c odst. 1 písm. f) bod 8** zákona o silničním provozu, kde je mimo jiné stanoveno, že „*fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě*“. Policisté si na místě počínali neprofesionálně, nesprávně místo dopravní nehody posoudili jako křižovátku, když zcela pominuli skutečnost, že se v tomto případě o křižovátku nejedná, ale že jde o vyjíždění na pozemní komunikaci z účelové komunikace, když místo je i doplněné po obou stranách dopravním zařízením Z11g „Směrový sloupek červený kulatý“,

jenž se používá pro vyznačení vyústění účelové komunikace. Z uvedeného vyplývá, že přezkumné řízení, bylo vedeno v souladu s platnou legislativou. Úvahy obviněného v tom smyslu, že prvotní rozhodnutí, /příkaz na místě/ ze dne 21. 11. 2021, má být zachován a není žádná zákonná možnost jej přezkoumávat, je pak zcela lichá. Kdy právě institut přezkumného řízení je tím správným a zákonným nástrojem ke zhojení takových vad. Základním smyslem existence opravných prostředků, resp. možnosti přezkumu rozhodnutí správních orgánů, je posílit ochranu práv osob dotčených vydáním rozhodnutí, především účastníků řízení a zároveň zajistit ve veřejném zájmu nápravu vad rozhodnutí, tedy změnu nebo zrušení nesprávných a nezákonných rozhodnutí, a tím i dosažení cílů veřejné správy. Pro srovnání takto o tom hovoří Dušan Hendrych: *„Přezkumné řízení umožňuje zasáhnout do již pravomocného rozhodnutí a příp. vést k jeho změně nebo zrušení s cílem napravit jeho nezákonnost. Jde o dozorčí nástroj v rukou správních orgánů, uplatněný z moci úřední podle instanční hierarchie. Není tedy mimořádným opravným prostředkem: účastníci, stejně jako kdokoli jiný, mohou pouze upozornit na nezákonná rozhodnutí podnětem (§ 94 odst. 1)“*. Dále také uvádí: *„Přezkoumávají se rozhodnutí, která již nabyla právní moci. Příslušný správní orgán rozhodnutí zruší nebo změní, bylo-li vydáno v rozporu s právními předpisy, pokud přezkoumává rozhodnutí druhé instance, může předmět řízení rozšířit i na rozhodnutí prvoinstanční (§ 95 odst.3). Příslušný správní orgán může též rozhodnutí zrušit a věc vrátit správnímu orgánu, který rozhodnutí vydal, a ten je v dalším postupu vázán jeho právním názorem (§ 94 odst.3)“*. [Hendrych, D. a kol. Správní právo. Obecná část. 6. vydání. Praha: C.H. Beck, 2006, 388,389 s.]

Obviněný dále zmiňuje obnovu řízení. K uvedenému může správní orgán konstatovat pouze to, že v daném případě, bylo zcela v souladu postupovat, dle institutu „přezkumu“, jelikož původní rozhodnutí policejního orgánu bylo vydáno za porušení zákona. Uvedené rozsudky, jež se týkají „obnovy“ řízení s projednávanou věcí vůbec nesouvisejí a nejsou předmětem dané věci. Jsou zcela irelevantní a správní orgán dospěl k závěru, že je obviněný prostřednictvím svého právního zástupce uvádí za účelem obstrukčního jednání a to ve snaze co nejvíce zneprůhlednit podstatu konkrétní projednávané věci. K obnově řízení dle § 100 SŘ, zdejší správní orgán uvádí toliko, že se jedná o mimořádný opravný prostředek a odkazuje na citaci: § 100 odst.1 písm. a, b) *„Řízení před správním orgánem ukončené pravomocným rozhodnutím ve věci se na žádost účastníka obnoví, jestliže vyšly najevo dříve neznámé skutečnosti nebo důkazy, které existovaly v době původního řízení a které účastník, jemuž jsou ku prospěchu, nemohl v původním řízení uplatnit, anebo se provedené důkazy ukázaly nepravdivými, nebo bylo zrušeno či změněno rozhodnutí, které bylo podkladem rozhodnutí vydaného v řízení, které má být obnoveno“*.

K uvedenému bodu se velice podrobně vyjadřuje i odvolací správní orgán a to ve svém rozhodnutí ze dne 18. 05. 2023, kdy mimo jiné uvedl: *„Odvolací správní orgán se nejprve zabýval námitkou, dle níž vyřešení věci příkazem na místě s řidičem Božkem představuje překážku pro vedení řízení o přestupku s odvolatelem, neboť v případě důvodnosti této námitky by nemělo smysl se zabývat námitkami ostatními. Zdejší správní orgán však tuto námitku*

*neshledal důvodnou“.* Odvolací správní orgán také uvedl: „*Odvolací správní orgán zároveň konstatuje, že účastníkem příkazního řízení na místě (blokového řízení) byl pouze a jen pan [REDAKCE]. Tímto blokem bylo rozhodnuto toliko a jen o jeho právech a povinnostech. Pravomocný příkazový blok by tak představoval překážku litispendence a překážku věci rozhodnuté toliko pro jeho případný další postih, nikoliv však pro postih odvolatele, který účastníkem tohoto příkazního řízení na místě nebyl a neplynula mu tak ze zrušeného příkazového bloku žádná práva ani povinnosti. Jinými slovy řečeno, předmětný příkazový blok by nepředstavoval překážku pro zahájení přestupkového řízení pro porušení právní povinnosti odvolatelem ani tehdy, kdyby nebyl zrušen, stejně jako by ve vztahu k odvolatelovu jednání nepředstavoval překážku věci rozhodnuté“.*

6. Obviněný navrhuje, aby přestupkový orgán nechal vypracovat posudek soudního znalce z oboru dopravy na posouzení dané dopravní situace v daném místě a to i ohledně posouzení střetové rychlosti vozidla tov. zn. Renault svědka [REDAKCE] s ohledem na vzniklá poškození obou vozidel při kolizi (u vozidla tov. zn. Renault přitom mělo dojít k totální škodě, které bylo zcela na odpis, což je zcela podivné, jestliže se tak mělo stát v rychlosti okolo 30-ti km/h, jak o ní hovořil svědek [REDAKCE]). Dále je nutné, aby se znalec vyjádřil i k tomu, zda dopravní značky a dopravní značení je v daném místě přehledné či nepřehledné, což má rovněž velký význam pro právní posouzení této věci, resp. dopravní nehody a odpovědnosti či případné spoluodpovědnosti za ní, když je třeba odmítnout dosavadní černobílé nahlížení přestupkového orgánu na danou událost, který akcentuje v celé záležitosti především zmíněné červené sloupky, které jsou navíc umístěny vadně a nepřehledně tak, že je dokonce přehlédli oba zasahující policisté (Musil, Kopča) a v takové situaci nepřehledného a nejasného dopravního značení toto nemůže být posuzováno k tíži [REDAKCE].

ad.6) K uvedenému zdejší správní orgán uvádí, že na základě pokynu nadřízeného správního orgánu KÚ v Plzni ve věci dopravní nehody přibral znalce z oboru silniční dopravy – příčiny dopravních nehod, kdy na tomto místě plně odkazuje na závěry tohoto znaleckého posudku.

7. Obviněný navrhuje, aby správní orgán I. stupně opatřil důkaz ve formě doplňku znaleckého posudku, popřípadě ve formě výslechu znalce Ing. Kubeše se zaměřením na vyjasnění otázky zda, bylo v možnostech řidiče [REDAKCE] odvrátit střet vozidel, zda mohl zastavit, popřípadě se vyhnout a zda jel uprostřed obce přiměřenou rychlostí. Dále, aby se vyjádřil k dopravnímu značení v místě dopravní nehody.

ad.7) Správní orgán v souladu s ust. § 68/3 SŘ uvádí, že **zamítá** výše uvedené návrhy obviněného na provedení výše uvedených důkazů, jelikož konstatuje, že takové důkazy, by do věci nevněsly nic nového, žádné nové okolnosti a skutečnosti a jsou tudíž nadbytečné. Správní orgán dále konstatuje, že předmětná dopravní nehoda, její vznik a průběh je jednoznačně prokázán a to především znaleckým posudek (č. 1687-96/2023) ze dne 09. 08. 2022, jenž vypracoval Ing. Tomáš Kubeš a považuje skutková zjištění za dostatečná a náležitě prokázaná,

tak aby mohl v uvedené věci řádně rozhodnout. Dále správní orgán poukazuje na skutečnost, že uvedený soudní znalec se ve znaleckém posudku již jednak vyjádřil k možnostem odvrácení střetu jednotlivými účastníky dopravní nehody /viz. odpověď na otázku č. 6/, kde soudní znalec dokonce uvažoval ve dvou možných variantách a jednak se vyjádřil i k rychlosti jízdy vozidla Renault /viz. odpověď na otázku č. 3/. Správní orgán konstatuje, že s ohledem na vstupní veličiny, důkazy a podklady, které soudní znalec k vypracování znaleckého posudku měl k dispozici, odpověděl soudní znalec plnohodnotně, kdy také uvedl, že „některá“ tvrzení jednotlivých účastníků dopravní nehody nelze z technického hlediska potvrdit, ani vyvrátit. Dále správní orgán konstatuje, že účelem znaleckého zkoumání v případě dopravních nehod je posouzení možnosti řidičů odvrátit střet v dané konkrétní situaci, nikoliv posouzení obecných vlastností místa dopravní nehody z hlediska technických norem. Obecně lze konstatovat, že znalci přísluší zodpovězení odborných otázek skutkových, nikoliv výklad právních či technických norem, stejně tak mu nenáleží činit úvahy nad účelem a smyslem.

8. Obviněný navrhuje, aby správní orgán I. stupně provedl opětovně svědeckou výpověď řidiče ██████.

ad.8) Správní orgán v souladu s ust. § 68/3 SŘ uvádí, že zamítá výše uvedený návrh obviněného na provedení výše uvedeného důkazu, jelikož konstatuje, že takový důkaz, by do věci nevnese nic nového, žádné nové okolnosti a skutečnosti a je tudíž nadbytečný. Podle názoru správního orgánu je svědecká výpověď jmenovaného ██████ ze dne 23. 08. 2022 dostačující a není nutné svědka ██████ k předmětné věci více vyslyšet. Správní orgán dále konstatuje, že se soudní znalec ve svém znaleckém posudku podrobně zabýval z technického hlediska pravděpodobností nehodového děje, jak jej popsali jednak oba řidiči, ale i spolujezdci z vozidel. /viz. odpověď na otázku č.7/.

9. Obviněný ve svém odvolání proti Rozhodnutí podal námitku podjatosti vůči správnímu orgánu I. stupně.

ad.9) Uvedenou námitkou podjatosti se ve svém Rozhodnutí ze dne 18. 05. 203 pod č.j. PK-DSH/3713/23 plně vypořádal odvolací správní orgán, jenž mimo jiné uvedl: „*Odvolací správní orgán neshledal důvodnou ani námitku podjatosti správního orgánu I. stupně (správně všech úředních osob služební zařazených ke správnímu orgánu I. stupně)*“.

10. V neposlední řadě obvinění prostřednictvím svého právní zástupce namítá, že správní orgán nemůže v řízení jako důkaz použít pořízenou fotodokumentaci z místa dopravní nehody, kdy ve svém vyjádření mimo jiné uvedl, cituji: „*Na tom nemění nic ani fotografie pořízené zasahujícími policisty ČR (Musil, Kopča) z místa dopravní nehody, které však nebyly a nemohly být tedy předmětem dokazování v blokovém řízení, v němž se ostatně žádné dokazování neprovádí – jako nepřípustný a nezákonný důkaz byly a jsou však tyto fotografie používány i po skončení zmíněného blokového řízení*“.

Ad.10) K uvedenému správní orgán konstatuje, že pořízená fotodokumentace je řádným, transparentním a zákonným důkazem, jež na místě předmětné dopravní nehody

pořídili a zadokumentovali policisté České republiky, Dopravního inspektorátu v Tachově a to právě v rámci šetření a ohledání této dopravní nehody. Tento důkaz je součástí spisové dokumentace, jež pracovali policisté DI v Tachově pod Č.j. KRPP-147663/PR-2021-031006, fotodokumentace je uložena na DVD, kdy uvedená dokumentace, byla správním orgánu doručena dne 03. 03. 2022. S uvedenou fotodokumentací, byl obviněný řádně seznámen při obou ústních jednání, kdy byla jako důkaz označena. To, že byla fotodokumentace původně pořízena ve věci, jež policisty, byla na místě ukončena příkazem na místě – dříve tzv. blokové řízení, nezakládá nic neoprávněného ani nezákonného. Policisté na místě rozhodli za porušení zákona /již dříve podrobně rozepsáno výše v rozhodnutí/, následovalo přezkumné řízení /mimořádný opravný prostředek/, příkaz na místě byl nadřízeným orgánem zrušen a v řízení se pokračovalo. Uvedený důkaz, je tedy řádným důkazem a podle názoru správního orgánu prvního stupně, mohl být a byl použit při dokazování. Viz. ust. § 51 odst.1) SŘ, „K provedení důkazů lze užít všech důkazních prostředků, které jsou vhodné ke zjištění stavu věci a které nejsou získány nebo provedeny v rozporu s právními předpisy. Jde zejména o listiny, ohledání, svědeckou výpověď a znalecký posudek“.

11. Obviněný ve svém odvolání do rozhodnutí MěÚ v Tachově ze dne 12. 03. 2023 mimo jiné navrhuje provedení výpovědi [REDAKCE], kdy doslovně uvádí: „Druh svědkyně [REDAKCE], by mohl svědčit o tom, jak velkou ránu slyšel ze svého domu před místem kolize vozidel a ani to nedokládá pomalou jízdu svědka [REDAKCE]“.

Ad.11) K uvedenému správní orgán uvádí, že tento návrh na provedení případné svědecké výpovědi [REDAKCE] **zamítá** jelikož konstatuje, že takový důkaz, by do věci nevnesl nic nového, žádné nové okolnosti a skutečnosti a je tudíž nadbytečný. Pan [REDAKCE] není přímým svědkem dopravní nehody, dopravní nehodě nebyl účasten, ani ji neviděl. Navíc správní orgán uvádí, že ve věci byl vypracován znalecký posudek, jež jednoznačně prokázal rychlost jízdy řidiče [REDAKCE].

Správní orgán se při svém rozhodování patřičně zabýval i výpověďmi jednotlivých účastníků a svědků dopravní nehody. Co se týče hodnocení výpovědi a všech vyjádření obviněného [REDAKCE], správní orgán je hodnotí v tom smyslu, že obviněný má právo se hájit všemi dostupnými prostředky a na svoji obhajobu uvádět vše co uzná za vhodné a věc, skutek popisovat tak jak jej subjektivně vnímal on, kdy správní orgán se řádně vypořádal se všemi námitkami, jež obviněný v celém průběhu řízení uváděl. K výpovědi obviněného z technického hlediska se vyjádřil soudní znalec takto: „Dle analýzy střetu vozidel vozidlo BMW v době střetu stálo a rychlost vozidla Renault, byla v době střetu cca 28 km/h. Údaje řidiče vozidla BMW o stání vozidla BMW v době střetu odpovídají analýze dopravní nehody. Jinak se nelze z technického hlediska k výpovědi blíže vyjádřit“.

Co se týče výpovědi svědka, řidiče osobního automobilu tov. zn. Renault [REDAKCE], hodnotí správní orgán uvedenou výpověď v mnoha ohledech jako věrohodnou, odpovídající zjištěnému a prokázanému stavu a průběhu dopravní nehody. Svědek uvedl, že jel rychlostí cca



30 km/h, což potvrzují i závěry znaleckého posudku, kdy soudní znalec uvedl: „*Dle analýzy střetu vozidel vozidlo BMW v době střetu stálo a rychlost vozidla Renault byla v době střetu cca 28 km/h. Vozidlo Renault se dle výpovědi pohybovalo rychlostí cca 30 km/h. Údaje o rychlosti pohybu vozidla Renault odpovídají analýze dopravní nehody. Jinak se nelze z technického hlediska k výpovědi blíže vyjádřit*“. Svědek uvedl, že obviněný po celou dobu jel. Z vypracovaného znaleckého posudku pak vyplynulo, že vozidlo BMW, jenž řídil obviněný v době střetu stálo, ale zároveň soudní znalec konstatoval, že z technického hlediska nelze vyloučit stání vozidla BMW v místě střetu delší časový úsek, než minimálně stanovené hodnoty. Stejně tak nelze vyloučit zastavení vozidla BMW v místě střetu bezprostředně před střetem. Je tedy možné připustit, že svědek [REDAKCE] subjektivně vnímal, že vozidlo BMW po celou dobu jelo. Uvedené nelze nijak potvrdit, ale ani vyvrátit, stejně tak jako to, zda před střetem brzdil, toto se nepodařilo objasnit ani provedeným znaleckým posudkem.

K výpovědi svědkyně [REDAKCE], tedy spolujezdkyně obviněného ve vozidle BMW obviněného správní orgán uvádí, že tato výpověď se jeví jako částečně účelová ve snaze vyvinutí obviněného z protiprávního jednání, neboť se jedná o blízkou příbuznou obviněného a má na tomto řízení zjevný zájem. Ve výpovědi [REDAKCE] uvedla, že řidič [REDAKCE] jel rychlostí cca 60 km/hod, což je plně v rozporu se zjištěnými skutečnostmi. /viz. závěry znaleckého posudku o rychlosti vozidla Renault/ Tvzení o tom, že se oba i s obviněným dívali vlevo i vpravo a viděla skutečnost, že řidič vozidla [REDAKCE] se po celou dobu díval doleva směrem na hlavní cestu, že nebrzdil a narazil do jejich stojícího vozidla, nelze prokázat ani vyloučit a neobjasnil to ani výše uvedený znalecký posudek. Správní orgán připouští, že se řidič OA Renault [REDAKCE] díval vlevo, což je v této situaci více než logické, vlevo byla hlavní pozemní komunikaci a proto musel činit tak, aby případně dal přednost v jízdě vozidlům, která by po hlavní pozemní komunikaci přijížděla, což byla jeho zákonná povinnost. Z uvedeného, ale nelze usuzovat, že řidič [REDAKCE] a to alespoň částečně/ vůbec nesledoval situaci z jeho pohledu přímo, nebo vpravo. Řidiči [REDAKCE] v daném místě příslušela přednost v jízdě a obviněný mu ji měl ze zákona dát. K výpovědi svědkyně z technického hlediska se soudní znalec mimo jiné vyjádřil takto: „*Údaje o pohybu vozidla Renault rychlostí cca 60 km/h neodpovídají analýze dopravní nehody. Údaje svědka, spolucestujícího z vozidla BMW o stání vozidla BMW v době střetu odpovídají analýze dopravní nehody. Jinak se nelze z technického hlediska k výpovědi blíže vyjádřit*“.

K výpovědi svědkyně [REDAKCE], tedy spolujezdkyně z vozidla Renault, správní orgán uvádí, že i tato výpověď by mohla, být v určitých momentech tendenční, neboť jmenovaná je družkou [REDAKCE] a z tohoto důvodu bude vypovídat shodně. K výpovědi svědkyně z technického hlediska se soudní znalec mimo jiné vyjádřil takto: „*Údaje o rychlosti pohybu vozidla Renault odpovídají analýze dopravní nehody. Svědek uvádí, že došlo k nárazu vozidla BMW do vozidla Renault. Dle analýzy dopravní nehody došlo, ale k nárazu vozidla Renault do vozidla BMW. Jinak se nelze z technického hlediska k výpovědi blíže vyjádřit*“. Svědkyně rychlost jízdy vozidla Renault odhadla na cca 30 km/h, což potvrzuje provedený znalecký posudek. Na druhou stranu svědkyně, obdobně jako její přítel [REDAKCE] uvedla, že obviněný po celou dobu jel. Z vypracovaného znaleckého posudku pak vyplynulo, že vozidlo BMW, jenž řídil obviněný v době střetu stálo, ale zároveň soudní znalec konstatoval, že

z technického hlediska nelze vyloučit stání vozidla BMW v místě střetu delší časový úsek, než minimálně stanovené hodnoty. Stejně tak nelze vyloučit zastavení vozidla BMW v místě střetu bezprostředně před střetem. Lze připustit, že svědkyně subjektivně vnímala, že vozidlo BMW po celou dobu jelo. /její subjektivní náhled na situaci/, popřípadě mohla být ovlivněna tím co o věci uváděl její přítel, řidič [REDACTED].

K výpovědím svědků prap. Musila a prap. Kopčí přihlédl správní orgán toliko v technickém popisu jejich činnosti na místě dopravní nehody. Správní orgán na tomto místě musí konstatovat a to z politování, že policisté na místě dopravní nehody nesprávně vyhodnotili místo dopravní nehody, když místo toho, aby jej označili jako výjezd z účelové komunikace na pozemní komunikaci, tak jej nesprávně vyhodnotili jako křižovatku. Jako viníka dopravní nehody označili řidiče OA Renault [REDACTED], s tím, že nedal přednost v jízdě řidiči OA BMW. Na místě věc vyřešili příkazem na místě, jenž byl v daném případě vydán v rozporu se zákonem.

Výše uvedeným jednáním obviněný [REDACTED] porušil ust. § 23 odst.1 zákona o silničním provozu, kde je stanoveno, že při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci, musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům, nebo jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci, nebo organizovanému útvaru chodců, nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty jdoucím po pozemní komunikaci. To platí i při vjíždění z účelové komunikace, nebo stezky pro cyklisty, nebo u obytné, nebo pěší zóny na jinou pozemní komunikaci

Tím naplnil skutkovou podstatu přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu, kde je mimo jiné stanoveno, že fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě.

Za tento přestupek se podle ust. § 125c odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu uloží pokuta **od 2 500 Kč do 5 000 Kč.**

Při stanovení druhu správního trestu a jeho výměry přihlédl správní orgán v souladu s ust. § 37 písm. a) zákona o odpovědnosti za přestupky k povaze a závažnosti přestupku a v souladu s ust. § 37 písm. c) zákona o odpovědnosti za přestupky k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem. Přihlédl i k okolnosti uvedené v ust. § 37 písm. f) zákona o odpovědnosti za přestupky, neboť obviněný se ke svým osobním poměrům vyjádřil ve své výpovědi. K okolnostem uvedeným v ust. § 37 písm. b), d), e), g), h), a i) zákona o odpovědnosti za přestupky správní orgán uvádí, že tyto okolnosti se k dané věci nevztahují.

K polehčujícím a přitěžujícím okolnostem vyjmenovaných v ust. § 39 a § 40 zákona o odpovědnosti za přestupky správní orgán uvádí, že nenastala přitěžující okolnost uvedená v ust. § 40 zákona o odpovědnosti za přestupky.

Žádné z polehčujících okolností uvedených v ust. § 39 v tomto případě nenastaly. Jako polehčující okolnost však správní orgán hodnotí skutečnost, že při dopravní nehodě nedošlo ke zranění osob.

Povahu a závažnost přestupku, kterého se obviněný dopustil tím, že při řízení silničního motorového vozidla tov. zn. BMW, způsobil dopravní nehodu, když při vyjíždění z místa ležícího mimo komunikaci nedal přednost v jízdě vozidlu přijíždějícímu po pozemní komunikaci – místní komunikaci III. třídy č. 7c, při které došlo k hmotné škodě, zhodnotil správní orgán jako závažné porušení (nikoli jen ohrožení) významného zájmu chráněného zákonem, kterým je v tomto případě bezpečnost silničního provozu. K okolnostem a způsobu spáchání přestupku, uvádí správní orgán následující. Obviněný se přestupku dopustil na komunikaci, kde lze očekávat nízkou až středně vysokou frekvencí ostatních účastníků silničního provozu v intravilánu obce Ctiboř v ranních hodinách. Vzhledem k tomu, že se správnímu orgánu nepodařilo zjistit bližší okolnosti, hodnotí druh a míru zavinění přestupku, kterého se obviněný dopustil tím, že při vyjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo komunikaci, nedal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po pozemní komunikaci, což mělo za následek dopravní, minimálně jako nevědomou nedbalost, neboť je možné, že obviněný si neuvědomil, že by mohlo při vyjíždění na pozemní komunikaci dojít ke střetu s jiným vozidlem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Pohnutku, která obviněného ke spáchání přestupku vedla, z tohoto důvodu správní orgán nehodnotil. Délka doby, po kterou trvalo protiprávní jednání pachatele, není správnímu orgánu známa. O pokračování v přestupku se v tomto případě nejednalo.

Po zhodnocení všech skutečností jak jednotlivě, tak ve vzájemných souvislostech, zejména pak s přihlédnutím ke společenské nebezpečnosti /škodlivosti/ výše uvedeného skutku, bylo rozhodnuto o uložení správního trestu pokuty, na samé spodní hranici zákonem stanoveného rozpětí sazby, neboť správní orgán je toho názoru, že správní trest má mít kromě represivního charakteru rovněž charakter výchovný a preventivní. Výše správního trestu, byla stanovena rovněž s přihlédnutím ke skutečnosti, že správnímu orgánu jsou známy sociální, osobní a majetkové poměry obviněného, když se k těmto vyjádřil při ústním jednání, kdy uvedl, že jsou dobré, nemá dluhy a je starobní důchodce. Takto uložený správní trest považuje správní orgán za zcela odůvodněný, přiměřený, dostačující ke splnění výchovného účinku a v plné míře respektující ust. § 37 zákona o odpovědnosti za přestupky.

Po ústním jednání, jenž se konalo dne 19. 09. 2023, správní orgán v souladu s ust. § 36 odst. 1 správního řádu vyzval **obviněného /jeho právního zástupce/** k uplatnění práva navrhopvat další důkazy a též jej vyzval k uplatnění práva podle ust. § 36 odst. 3 správního řádu (možnost vyjádření se k podkladům rozhodnutí před jeho vydáním) případně k uplatnění práva podle ust. § 36 odst. 2 správního řádu (možnost vyjádřit své stanovisko) obviněný odkázal na své vyjádření při ústním jednání, kdy uvedl: „*S ohledem na závěry znaleckého posudku Ing. Kubeše, navrhuje i nadále zastavení přestupkového řízení, protože podle našeho názoru neexistují žádné důkazy o vině obviněného a měla, tedy platit i v tomto ohledu zásada v pochybnostech ve prospěch obviněného. Z uvedeného znaleckého posudku je zcela zřejmé, že*

*svědek █████ nemluvil pravdu ohledně průběhu nehodového děje, své zavinění nejdříve zcela uznal, zaplatil pokutu mu uloženou v blokovém řízení a jak uvedl policista Kopča, svědek █████ mu sdělil, že se nedíval do předu a že neviděl vozidlo obviněného █████. Vyřešením věci v blokovém řízení je tato záležitost právně zcela skončena a nelze do ní vnášet následně další aspekty, které nebyli předmětem do té doby. V podrobnostech poukazujeme na judikaturu soudů všech stupňů a to zejména NSS, Nejvyššího soudu a Ústavního soudu. Svědek █████ nemluvil pravdu v celé řadě dalších věcí a to včetně jím spáchaných dopravních přestupků v nedávné minulosti, když se dopustil i TČ dle § 201 TZ, kdy se jedná o ohrožení pod vlivem návykové látky. Jednalo se o pravomocné odsouzení za řízení vozidla pod vlivem alkoholu, konkrétně 1,09 promile. S ostatních dopravních přestupů je zřejmé, že svědek █████ jezdí v obci nepřiměřeně vysokou rychlostí, za což byl opakovaně pokutován a trestán. Oba dva zasahující policisté Musil i Kopča se shodli na tom, že na daném místě nebyly žádné stopy po brždění vozidla Renault. Ostatně je logické, když policista Kopča potvrdil, že mu pan █████ po nehodě sdělil, že vozidlo obviněného vůbec neviděl, tak že vůbec nebrzdil a proto tam nejsou brzdě stopy. Více se odvoláváme na naše písemné vyjádření ze dne 11. 09. 2023 a také i na odvolání ze dne 12. 03. 2023, kde je naše skutková a právní argumentace, včetně příslušné judikatury. Jsou tam navrženy i četné důkazy na jejichž provedení trváme“.*

Na základě těchto skutečností je pak Rozhodnutí zcela odůvodněno a nezbyvá, než rozhodnout tak, jak je uvedeno ve výroku uvedeno.

Správní orgán uvádí, že s účinností od 01. 01. 2022, 01. 02. 2022, 01. 08. 2022 a 01. 07. 2023 došlo k dílčím novelizacím zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), a to zákony č. 418/2021 Sb., 261/2021 Sb., 217/2022 Sb. a č. 150/2023 Sb. Těmito zákony došlo ke změně znění dílčích ustanovení a k přečíslování některých ustanovení. Ke změně výší ani druhů správních trestů nedošlo, stejně tak se změny nedotkly znění porušeného ustanovení ani skutkové podstaty přestupku. Novelizované znění zákona o silničním provozu proto není pro obviněného příznivější, a proto je na místě postupovat podle znění zákona o silničním provozu účinného ke dni spáchaní přestupku, tj. dle znění účinného do 31. 12. 2021, neboť výše a druhy správních trestů zůstávají beze změn.

## **P o u ě n í**

Dle ust. § 81 odst. 1, 2, § 83 odst. 1 a § 86 odst. 1 správního řádu lze proti tomuto rozhodnutí podat odvolání ke Krajskému úřadu Plzeňského kraje cestou Městského úřadu v Tachově do 15 dnů ode dne jeho oznámení, pokud se obviněný odvolání výslovně nevzdal. Dle ust. § 85 odst. 1 správního řádu má včas podané a přípustné odvolání odkladný účinek. Lhůta pro podání odvolání se počítá ode dne následujícího po doručení písemného vyhotovení rozhodnutí, nejpozději však po uplynutí desátého dne ode dne, kdy bylo nedoručené a uložené rozhodnutí připraveno k vyzvednutí.

Proti rozhodnutí o přestupku, kterým byla vyslovena vina, má obviněný (podle ust. § 96 odst. 1 písm. a) zákona o odpovědnosti za přestupky) právo podat odvolání v plném rozsahu.

Ing. Roman Říha  
vedoucí odboru dopravy  
a silničního hospodářství

### **Na vědomí**

Městský úřad Tachov - ODSH, registr řidičů,  
Městský úřad Tachov - Finanční odbor