



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu JUDr. Jaroslava Vlašína a soudců JUDr. Milana Kamlacha a JUDr. Marie Součkové v právní věci žalobce **P. F.**, zast. JUDr. Igorem Osvaldem, advokátem, se sídlem Brno, Veveří 31, proti žalovanému **Krajskému úřadu kraje Vysočina**, se sídlem Jihlava, Žižkova 57, o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Brně č. j. 57 Ca 111/2003 – 47, ze dne 21. 2. 2005,

t a k t o :

Rozsudek Krajského soudu v Brně č. j. 57 Ca 111/2003 – 47, ze dne 21. 2. 2005
s e z r u š u j e a věc **s e v r a c í** tomuto soudu k dalšímu řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Včas podanou kasační stížností napadl žalobce (dále též „stěžovatel“) nadepsaný rozsudek Krajského soudu v Brně, kterým byla zamítnuta jeho žaloba proti rozhodnutí Krajského úřadu Kraje Vysočina č.j. SŘ-51/02-KP, ze dne 11. 2. 2002. Citovaným rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání stěžovatele proti rozhodnutí Okresního úřadu Žďár nad Sázavou č. j. RDSH-6124/01, ze dne 21. 11. 2001. Tímto rozhodnutím byl stěžovatel uznán vinným ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu podle ust. § 22 odst. 1 písm. c) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“), kterého se měl dopustit porušením ust. § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon č. 361/2000 Sb.“). Za to mu byla uložena pokuta ve výši 3000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu šesti měsíců. Současně byla stěžovateli uložena povinnost uhradit náklady řízení ve výši 500 Kč.

Krajský soud v Brně se ztotožnil se závěry správních orgánů obou stupňů, když došel k závěru, že žalobce svým jednáním porušil ust. § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., neboť jako řidič přijíždějící ke křižovatce po vedlejší komunikaci, označené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“, nedal přednost vozidlu přijíždějícímu po hlavní pozemní komunikaci. V důsledku porušení tohoto pravidla došlo podle soudu k dopravní nehodě, kterou byli její

účastníci povinni ohlásit policistovi [ust. § 47 odst. 4 písm. a) cit. zákona], čímž byla naplněna skutková podstata přestupku podle ust. § 22 odst. 1 písm. c) zákona o přestupcích. Řidič druhého vozidla, J. M., svým jednáním nepochybně rovněž porušil pravidla provozu na pozemních komunikacích, neboť nesplnil povinnost řídit se dopravní značkou B 1 „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“, k porušení této povinnosti se však doznal a jeho jednání bylo také hodnoceno v přestupkovém řízení. Přesto bylo dle soudu pochybení žalobce jednoznačné, neboť se neřídil značkou „Dej přednost v jízdě!“ a nepřesvědčil se, zda při vjetí do křižovatky zleva nepřijíždí jiné vozidlo, i když zde byla značka B 1. Příčinnou souvislost se způsobením dopravní nehody mělo tudíž porušení ust. § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. žalobcem, neboť povinností každého řidiče je dbát potřebné opatrnosti a skutečnost, že na hlavní silnici byla uzavírka, stěžovatele nezbavovala povinnosti náležitě se přesvědčit, zda může zamýšlený jízdní úkon provést tak, aby neohrozil bezpečnost provozu.

Krajský soud se vyjádřil i procesním námitkám stěžovatele proti způsobu předvolání k jednání. Dle názoru soudu byl stěžovatel o dni jednání včas uvědoměn (na toto předvolání také, byť došlo k záměně křestního jména, odpovídajícím způsobem reagoval), jakož i řádně poučen o následcích nedostavení se bez náležité omluvy nebo bez závažných důvodů. Stěžovatel měl dostatek času na to, aby se sám z účasti na jednání omluvil a důvod své nepřítomnosti řádně doložil, příp. dojednal jiný termín. Nepovažoval-li správní orgán I. stupně telefonickou omluvu stěžovatelova otce v den jednání za řádnou a posoudil-li proto přestupek v nepřítomnosti stěžovatele, postupoval podle krajského soudu zcela správně.

Jak pokuta, tak i zákaz činnosti byly nakonec podle soudu uloženy v souladu s příslušnými ustanoveními zákona o přestupcích. Soud proto žalobu podle ust. § 78 odst. 7 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) jako nedůvodnou zamítl.

Kasační stížností napadl stěžovatel rozsudek Krajského soudu v Brně z důvodů podle ust. § 103 odst. 1 písm. a) a b) s. ř. s. Předně má za to, že k nehodě nedošlo pouze jeho zaviněním, nýbrž koincidencí více faktorů, z nichž pouze jeden lze klást za vinu jemu. Jestliže totiž řidič druhého vozidla pan J. M. vjel vysokou rychlostí (kolem 80 km/h) ze staveniště do křižovatky okolo zábran, resp. mezi zábranami vjezdu, z úseku, kam vůbec neměl právo vjet, pak tím podle stěžovatele vytvořil rizikový faktor, který přesáhl míru toho, co stěžovatel hodnotil v okamžiku, kdy usoudil, že se může rozjet a provést zamýšlený jízdní manévry. Úsek vozovky zleva, přehrazený zábranami a označený zákazem vjezdu v obou směrech, dle stěžovatele sám o sobě vytvářel informační kritérium, podle něhož bylo odtud riziko střetu podstatně menší, než by tomu bylo při běžném vjezdu z vedlejší silnice na hlavní.

Dle názoru stěžovatele je proto možné hodnotit věc tak, že v době nehody nebylo předmětné místo křižovatkou. Silnice, po které přijížděl řidič J. M., byla osazena dopravní značkou B 1, a tato komunikace byla tudíž vyřazena z provozu. Pro danou situaci pak dle stěžovatele platila ustanovení § 61 odst. 3 a § 76 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb. o prioritě přenosných dopravních značek všem ostatním dopravním značkám. Důsledkem pak bylo zrušení křižovatky s předností ze strany jízdy řidiče M.. Dle názoru stěžovatele měla být proto dopravní nehoda posuzována podle ust. § 23 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., tj. jako situace analogická vjíždění vozidla řidiče M. z místa ležícího mimo komunikaci na pozemní komunikaci, včetně povinnosti dát přednost.

Správní orgány tak zcela pominuly otázku míry zavinění podle ust. § 12 zákona o přestupcích. Správní orgán I. stupně si spoluzavinění J. M. neuvědomil vůbec, odvolací orgán pak sice shledal existenci přestupku i na straně řidiče J. M., neučinil však žádnou

nápravu toho, že na I. stupni správního řízení nebyla posuzována míra jeho zavinění. Takové počinání odvolacího správního orgánu lze podle stěžovatele hodnotit jako nesprávnou aplikaci hmotného práva, jehož důsledkem bylo uložení nepřiměřeně přísného trestu – zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel na dobu šesti měsíců.

Dle názoru stěžovatele postupoval nakonec správní orgán rovněž procesně špatně, neboť porušil ust. § 74 zákona o přestupcích. Stěžovatel nebyl k projednání přestupku řádně obeslán. Namísto něj byl obeslán jeho otec. Ani odvolací správní orgán, ani soud v tom však nespárovaly porušení procesních práv stěžovatele, přitom argumentovaly tím, že se stěžovatel, byť zprostředkovaně, o předvolání dozvěděl. Dle názoru stěžovatele nebyly za této situace splněny zákonné předpoklady projednání věci v nepřítomnosti přestupce.

Ve svém vyjádření ze dne 18. 4. 2005 navrhl žalovaný zamítnout kasační stížnost jako nedůvodnou. Všechny podstatné skutečnosti rozhodné pro posouzení viny, jsou podle něj uvedeny v odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí, jakož i v odůvodnění rozsudku krajského soudu. Dochází-li pak stěžovatel mimo jiné k závěru, že místo dopravní nehody nebylo křížovatkou, abstrahuje takový popis nehodového děje dle názoru žalovaného od platných právních předpisů na úseku pravidel silničního provozu.

Nejvyšší správní soud přezkoumal rozsudek Krajského soudu v Brně v mezích uplatněných stížných bodů a po posouzení věci dospěl k závěru, že kasační stížnost je důvodná.

Ve svých skutkových závěrech vycházel Nejvyšší správní soud z obsahu správního spisu, z něhož považuje za vhodné zrekapitulovat následující skutečnosti: Rozhodnutím č. j. RDSH – 6124/01, ze dne 21. 11. 2001 uznal Okresní úřad Žďár nad Sázavou, referát dopravy a silničního hospodářství, stěžovatele vinným ze spáchání přestupku dle § 22 odst. 1 písm. c) zákona o přestupcích, jehož se měl dopustit tím, že dne 4. 8. 2001 v 13:45 hod. jel jako řidič osobního automobilu po vedlejší silnici II. tř. č. 378 ve směru od obce Š. ke křížovatce se silnicí II. tř. č. 150 v km. 145,1, kde byla umístěna dopravní značka P 4 „Dej přednost v jízdě!“ a B 24b „Zákaz odbočení vlevo“, s úmyslem odbočit vlevo ve směru na H. Po zjištění, že odbočení vlevo je zakázáno dopravní značkou, najel do křížovanky s tím, že se otočí, přičemž přehlédl z levé strany po hlavní silnici přijíždějící osobní automobil řízený J. M., nedal mu přednost a došlo ke střetu. Při nehodě utrpěl stěžovatel lehké zranění. Zraněn byl rovněž spolujezdec J. M., J. H.. Tímto jednáním porušil stěžovatel ust. § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. Dle § 22 odst. 2 zákona o přestupcích mu byla uložena pokuta ve výši 3000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu šesti měsíců. Podle ust. § 79 odst. 1 zákona o přestupcích bylo stěžovateli uloženo uhradit náklady řízení ve výši 500 Kč. Podle ust. § 74 odst. 1 zákona o přestupcích byl přestupek projednán bez přítomnosti stěžovatele, protože se bez náležité omluvy nedostavil k ústnímu jednání, ač byl řádně předvolán a doručenkou osobně převzal dne 5. 11. 2001. Byť rozhodnutí formálně obsahuje část pojmenovanou jako odůvodnění, sestává toto pouze z citace výpovědí na nehodě zúčastněných osob a následného konstatování, že „tímto je prokázáno“, že stěžovatel porušil ust. § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., což mělo za následek vznik dopravní nehody a dopustil se tak přestupku podle § 22 odst. 1 písm. c) zákona o přestupcích, a „proto je rozhodnutí o přestupku zcela odůvodněno“.

V podaném odvolání namítal stěžovatel nerespektování jeho telefonické omluvy z účasti na jednání; porušení povinnosti o změně dopravního značení na objízďce ze strany referátu dopravy a silničního hospodářství a vědomé porušení značky B 1 ze strany řidiče J.

M. a jeho nepřiměřenou rychlost. Odvolání zamítl Krajský úřad Vysočina, sekretariát ředitelky, rozhodnutím č.j. SŘ-51/02-KP, ze dne 11. 2. 2002. Odvolací orgán mimo jiné připustil, že J. M. svým jednáním nepochybně rovněž porušil pravidla provozu na pozemních komunikacích, přesto mělo podle něj příčinnou souvislost se způsobením dopravní nehody porušení ust. § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. stěžovatelem. Povinností každého řidiče je dbát potřebné opatrnosti a skutečnost, že na hlavní silnici byla uzavírka, nezbavovala stěžovatele povinnosti náležitě se přesvědčit, zda může zamýšlený jízdní úkon provést z hlediska bezpečnosti provozu.

Podáním ze dne 25. 2. 2002 nazvaným „Upozornění k rozhodnutí“ adresovaným žalovanému vyslovil stěžovatel svůj nesouhlas s rozhodnutím o odvolání. Zde mimo jiné uvedl, že dle jeho názoru nebylo místo nehody, v době kdy k této došlo, křižovatkou, protože komunikace byla od H. přepažena a označena dopravní značkou B 1. Opětovně proto vytýká referátu dopravy a silničního hospodářství, že neprovedl přeznačení komunikací. Současně se pozastavuje nad tím, proč správní orgán I. stupně neřešil rozpory ve výpovědích ohledně rychlosti jízdy řidiče J. M. a nenechal tuto vypočítat podle brzdných drah.

Uvedené podání stěžovatele posoudil žalovaný jako podnět k přezkoumání svého rozhodnutí mimo odvolací řízení a postoupil jej nadřízenému orgánu – Ministerstvu dopravy a spojů (dále též „ministerstvo“). To se ztotožnilo se závěry žalovaného, že stěžovatel, jako řidič přijíždějící po vedlejší komunikaci s umístěnou dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“ byl povinen se touto značkou řídit a dát přednost vozidlům přijíždějícím po komunikaci hlavní, i když byla levá strana hlavní komunikace od křižovatky pro dočasnou uzavírku oboustranně uzavřena. Současně v této souvislosti upozornilo, že po hlavní uzavřené komunikaci by například mohla přijíždět vozidla provádějící údržbu této komunikace. Přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích pak provádí příslušný Okresní úřad po předchozím vyjádření orgánu policie a nemá přitom povinnost po dobu přechodné uzavírky změnu (přeznačení komunikace) provádět. Jelikož se správní orgány I. ani II. stupně nezabývaly výpočtem rychlosti vozidla J. M., učinilo tak ministerstvo samo a stanovilo tuto rychlost na 76 km/h v rozmezí od 73 km/h do 78 km/h. Jelikož ministerstvo neshledalo žádný důvod ke změně rozhodnutí žalovaného, či jeho zrušení, nezahájilo řízení podle ust. § 65 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád).

O sporné právní otázce uvážil soud následně:

V době rozhodování správního orgánu upravovaly provoz na pozemních komunikacích zákon č. 361/2000 Sb. a vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška“). Podle ust. § 61 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb. je přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích provedena přenosnými dopravními značkami svislými, přechodnými dopravními značkami vodorovnými, světelnými signály a dopravními zařízeními. Podle ust. § 76 odst. 1 a 4 cit. zákona je přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích nadřazena místní i obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích a přenosné svislé dopravní značky všem dopravním značkám. Podle ust. § 4 odst. 1 písm. c) vyhlášky č. 30/2001 Sb. se přenosnými dopravními značkami svislými rozumí takové dopravní značky, které jsou umístěny na červenobíle pruhovaných sloupcích nebo stojanech, které nejsou pevně zabudované do terénu, nebo na vozidle. Podle ust. § 6 odst. 7 cit. vyhlášky se dočasná neplatnost dopravního zařízení, dopravní značky nebo její části vyjadřuje škrtnutím nebo překrytím oranžovo-černým pruhem; tímto způsobem však nemůže být vyjádřena neplatnost svislé dopravní značky upravující přednost.

V daném případě bylo místo nehody označeno tak, že úprava přednosti v jízdě zůstala zachována jako při normálním provozu, přičemž pro řidiče přijíždějící po vedlejší silnici od obce Š. n. S. platil navíc zákaz odbočení vlevo. Provedení tohoto jízdního úkonu pak fyzicky bránila přenosná dopravní značka zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech na červenobíle pruhovaném stojanu spolu s uvedením směru objížděky na H. (ukazujícím pro řidiče přijíždějící po vedlejší silnici v podstatě zpět). Řidiči přijíždějící po hlavní komunikaci ze směru od obce L. byli ve dvou relativně krátkých vzdálenostních intervalech zpraveni o objížděce informativní cedulí a značkami (IS 11a „Návěst před objížděkou“, IP 10a „Slepá pozemní komunikace“ a B 1 „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“). Uzavřený úsek hlavní komunikace zůstal označen značkou P 2 „Hlavní pozemní komunikace“.

Výsledná podoba dopravního značení tak byla značně rozporná. Na jednu stranu byla část hlavní komunikace uzavřena všem vozidlům v obou směrech, čímž se pro účastníky provozu stala dočasně nepoužitelnou, a jakékoli křížení vozidel tedy teoreticky nepřipadalo v úvahu. Na druhou stranu bylo zachováno dopravní značení přednosti v jízdě, rozlišující silnice na hlavní a vedlejší, které formálně zachovávalo charakter křižovatky.

Nejvyšší správní soud přisvědčuje argumentaci stěžovatele, podle níž je třeba místo dopravní nehody kvalifikovat nikoli jako křižovatku, nýbrž jako pouhou zatačku.. Jak Nejvyšší správní soud konstatoval výše, bylo značení místa dopravní nehody rozporné. Tato vada spočívala především v protichůdnosti informací, vyplývajících pro účastníky provozu z úpravy místní (značky upravující přednost) na straně jedné a úpravy přechodné (značky B1; IS 11a „Návěst před objížděkou“, IS 11c „Směrová tabule pro vyznačení objížděky“) na straně druhé, kdy pokyny jedné úpravy prakticky vylučovaly možnost řídit se pokyny úpravy druhé. Za této situace pak bylo na místě respektovat v souladu s platnou právní úpravou značky přenosné které mají přednost před všemi ostatními značkami, tzn. včetně značek upravujících přednost. Lze tedy uzavřít, že přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích v projednávaném případě dočasně rušila úpravu místní. Jinými slovy byť označení místa nehody formálně zachovávalo místní úpravu přednosti v jízdě (charakter křižovatky), materiálně byla tato úprava dočasně zrušena úpravou přechodnou.

Jen na okraj rozhodnutí Nejvyšší správní soud dodává, že dopravní značení místa nehody tak, jak bylo správním orgánem v daném případě provedeno, sice neodporovalo přímo zákoně či podzákoně právní úpravě, neboť ta výslovně ukládá (správním orgánem) uvést po dobu přechodné uzavírky silnice do souladu přenosné dopravní značení s ostatními značkami. nepochybně však bylo v rozporu s interními předpisy ministerstva, konkrétně technickými podmínkami (dále jen „TP“) č. 65 „Zásadami pro dopravní značení na pozemních komunikacích“, a zejména TP 66 „Zásadami pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích“, podle nichž měla být přednost v jízdě na objížděkové trase přizpůsobena změně organizaci provozu. Jelikož byl provoz odkláněn ze silnice s předností v jízdě, bylo dle těchto Zásad žádoucí její zachování i na objížděkové trase (bod 2. 3. 4.). I kdyby se správní orgán rozhodl v daném případě od změny úpravy přednosti upustit, měl se při značení objížděky řídit schématem C/10b TP 66, které způsob přeznačení komunikace v situaci obdobné té v projednávané věci názorně řešilo. Uvedené schéma předpokládá postupné snižování nejvyšší dovolené rychlosti (B 20a), užití značek prikazujících určitý směr jízdy (C 2b, C 2c) a výstražné značky upozorňující na blížící se zatačku (A 1a/A 1b „Zatáčka vpravo/vlevo“). Žádného z těchto běžně užívaných prostředků přechodného značení objížděky správní orgán nepoužil. Naopak zcela bez opory v TP 66 umístil vedle značky B1 značku IP 10a „Slepá ulice“, pro jejíž užití nebyl žádný důvod.

Vyhodnotil-li proto stěžovatel takto rozporné dopravní značení ve prospěch úpravy přechodné, jednal v dané situaci zcela správně a v souladu se zákonem. Zcela legitimně se po této úvaze již nezabýval otázkou přednosti v jízdě vozidel přijíždějících zleva, neboť, jak bylo uvedeno výše, nebylo komu dávat přednost. Naopak pro řidiče, který projížděl uzavřeným úsekem pozemní komunikace označené formálně jako hlavní, tj. úsekem, do kterého nebyl s ohledem na značku B 1 oprávněn vůbec vjet, platila povinnost dát přednost v jízdě řidičům jedoucím po silnici, na níž nebyl provoz tímto zákazem omezen. Uplatní se stěžovatelem dovolávané ust. § 23 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., tj. situace analogická vjíždění vozidla řidiče M. z místa ležícího mimo komunikaci na pozemní komunikaci. Povinnost dát přednost by tak platila i pro vozidlo provádějící údržbu komunikace, jehož přítomnost předvídalo při svém přezkumu Ministerstvo dopravy. Jen jako poznámku na okraj k tomuto argumentu Nejvyšší správní soud uvádí, že zmiňované vozidlo by jistě nevjíždělo z uzavřeného úseku rychlostí bezmála 80 km/h. a pravděpodobnost, že by stěžovatel takové vozidlo zaregistroval, by tudíž byla podstatně vyšší.

Výklad ve prospěch stěžovatele je na místě rovněž s ohledem na tzv. princip omezené důvěry, podle něhož nelze po účastníkovi silničního provozu spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání (podle rozhodnutí Nejvyššího soudu publikovaného ve Sbírce rozhodnutí NS pod číslem 8/2005; Rt 45/2005, 5 Tdo 1173/2004). Důvěra v respektování pravidel ostatními účastníky provozu by sice měla být „omezená“ a předvídání eventuálního limitovaného překračování povoleného z jejich strany je tudíž nepochybně na místě. Připravenost na natolik masivní porušení pravidel jako v případě rozhodovaném Nejvyšším soudem (takřka dvojnásobné překročení povolené rychlosti), resp. jako v projednávané věci (výjezd z uzavřené komunikace rychlostí téměř 80 km/h), však po účastníkovi provozu jistě spravedlivě žádat nelze.

Právní závěry správních orgánů obou stupňů, jakož i soudu jsou proto chybné, vzaly-li za příčinu dopravní nehody porušení povinnosti stěžovatele dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní komunikaci, neboť k porušení ust. § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. a tím ani ke spáchání přestupku podle ust. § 22 odst. 1 písm. c) zákona č. 210/1990 Sb. stěžovatelem, jak vyplývá z výše uvedeného, v daném případě nedošlo. Výklad správních orgánů, resp. soudu považuje Nejvyšší správní soud za krajně zjednodušený abstrahující od konkrétních okolností skutkových (vadné dopravní značení) a vědomě se zříkající navazujících úvah právních (užití zásady přednosti přenosných dopravních značek před všemi ostatními značkami). V neposlední řadě je takový výklad v rozporu s principem materiálního nazírání na právo, tak jak vyplývá z judikatorní praxe Ústavního soudu.

Vzhledem k výše vyloženému názoru Nejvyššího správního soudu na posouzení právní otázky je již pro rozhodnutí ve věci bez významu tvrzená vada řízení spočívající ve vadném způsobu předvolání žalobce k projednání přestupku před správním orgánem. Nejvyšší správní soud se proto touto otázkou a tedy existencí stávajícího důvodu podle ust. § 203 odst. 1 písm. b) s. ř. s. dále nezabýval.

Nejvyšší správní soud z důvodu uvedeného v ust. § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s., zrušil napadený rozsudek Krajského soudu v Brně dle ust. § 110 odst. 1 s. ř. s. kasační stížností a věc vrátil tomuto soudu k dalšímu řízení. V něm je krajský soud podle ust. § 110 odst. 3 s. ř. s. vázán právním názorem výše uvedeným. V novém rozhodnutí rozhodne krajský soud i o nákladech řízení o kasační stížnosti (§ 110 odst. 2 s. ř. s.).

P o u ě n í : Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné (§ 53 odst. 3 s. ř. s.).

V Brně dne 2. srpna 2006

JUDr. Jaroslav Vlašín
předseda senátu