



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem - pobočka v Liberci rozhodl samosoudcem Mgr. Zdeňkem Macháčkem ve věci

žalobce: X
bytem X
zastoupen advokátkou Mgr. Martinou Knickou
sídlem Tyršova 1434/4, Děčín

proti

žalovanému: **Krajský úřad Libereckého kraje**
sídlem U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 2. 8. 2019, č. j. X

takto:

- I. Žaloba proti rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje ze dne 2. 8. 2019, č. j. X, se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobou podanou v zákonné lhůtě se žalobce domáhá přezkumu shora označeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo zamítnuto jeho odvolání a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Nový Bor, správního odboru (dále jen „správní orgán I. stupně“), ze dne 6. 5. 2019, sp. zn. X, č. j. X. Tímto prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“), kterého se dopustil porušením § 4 písm. a), § 4 písm. b) a § 11 odst. 1 téhož zákona tak, že dne X kolem X hodin v obci X, ul. X u č. p. X na silnici III. třídy č. X ve směru od centra X na obec Polevsko řídil vozidlo X, přičemž nejel při pravém kraji vozovky a střetnul se levým zpětným zrcátkem s protijedoucím vozidlem X, které po střetu z místa dopravní nehody odjelo.
2. Za spáchání uvedeného přestupku byla žalobci podle § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu ve spojení s § 35 písm. b) a § 46 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), uložena pokuta ve výši 1 500 Kč a podle § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky povinnost nahradit náklady správního řízení ve výši 1 000 Kč.
3. Z předloženého spisového materiálu vyplynulo, že policií ČR byl správnímu orgánu I. stupně dne 25. 2. 2019 oznámen shora popsáný přestupek podezřelého žalobce. K oznámení přestupku policie připojila úřední záznamy o vysvětlení žalobce a J. B., řidiče protijedoucího vozu X protokol o nehodě včetně plánu místa nehody a pořízenou fotodokumentaci. Následně policie předložila také kamerový záznam nehody pořízený z vozidla jedoucího za žalobcem. Oba zúčastnění řidiči měli ve výpisu z evidenční karty řidiče zaznamenáno 0 bodů.
4. Druhý řidič, X, byl příkazem, který nabyl právní moci dne 16. 3. 2019 shledán vinným z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. i) bod 1 zákona o silničním provozu, neboť po střetu zrcátek obou vozidel nezastavil, nýbrž pokračoval v jízdě. V případě žalobce vydal správní orgán I. stupně příkaz ze dne 5. 3. 2019, proti němuž podal žalobce včasný odpor. Dne 15. 4. 2019 se konalo ústní jednání, při němž žalobce upřesnil čas dopravní nehody na X hodin a vyjádřil se v tom smyslu, že jel při pravém okraji vozovky, střed vozovky nebylo možno určit, neboť v místě nebyla vyznačena středová čára, a podle něj nebyla správním orgánem věnována dostatečná pozornost chování druhého účastníka nehody. Po provedení ve spise opatřených důkazů správní orgán I. stupně zamítl další důkazní návrhy žalobce a ústní jednání ukončil. Dne 6. 5. 2019 pak vydal prvostupňové rozhodnutí, v jehož odůvodnění popsal provedené dokazování, na jehož základě neměl pochybnosti o spáchání přestupku žalobcem. Vozidlo X jelo co nejbližší vpravo, zatímco žalobce nejel dostatečně při pravém kraji vozovky. Byl naplněn i materiální znak přestupku, když žalobce svým nedbalostním jednáním ohrozil zájem společnosti na bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Pokuta byla žalobci uložena v nejnižší zákonem stanovené sazbě.
5. K odvolání žalobce přezkoumal rozhodnutí správního orgánu I. stupně žalovaný. V odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí uvedl, že správní orgán I. stupně shromáždil dostatek důkazů, nehodový děj byl jednoznačně prokázán videozáznamem,

z nějž je dle žalovaného zřejmé, že na krajnicích pozemní komunikace se nacházela vrstva sněhu a zatímco pravé přední kolo vozu Hyundai se v místě střetu nacházelo v těsné blízkosti nízké sněhové bariéry, žalobce měl vpravo prostor alespoň 10 až 20 cm. Žalovaný se proto ztotožnil se závěry správního orgánu I. stupně ohledně naplnění formálního i materiálního znaku přestupku. Za odpovídající považoval také uloženou výši pokuty.

II. Žaloba

7. Žalobce ve včasné žalobě namítal, že napadené rozhodnutí je nezákonné, neboť je založeno na nesprávném skutkovém i právním posouzení a je také nedostatečně odůvodněno. Dle žalobce nebylo zohledněno, že na vozovce nebyla vyznačena středová čára, kraj vozovky nebyl viditelný pod nánosy sněhu, žalobce jel co nejbezpečněji a při zaznamenané předcházející jízdě se vyhnul všem protijedoucím vozidlům. I kdyby měl žalobce jet o 10 cm více vpravo, nemohlo být jeho jednání přestupkem z důvodu nízké společenské škodlivosti a absenci zavinění žalobce. Rozdíl 10 cm je příliš nízký, než aby mohl založit nedbalost žalobce, který jel opatrně, nižší než dovolenou rychlostí a protijedoucímu vozidlu se pokoušel umožnit hladké projetí. Žalobce neměl možnost zahrnout s vozidlem více vpravo ani zajet na parkovací místa. Napravo od vozidla žalobce byl zmrzlý sníh, případný úhybný manévr by byl rizikovější než pokračování v pomalé jízdě na kraji vozovky. Žalobci nelze klást k tíži, že před střetem nezastavil u výjezdu z tamního areálu, neboť nemohl předpokládat, že řidič protijedoucího vozidla pojede nezměněnou rychlostí bez sebemenšího úsilí o vyhnutí vozidel. Vzhledem k těsnému projetí nemohl žalobce vědět, že ke srážce dojde.
8. Uznání žalobce vinným z porušení § 11 a § 4 písm. b) zákona o silničním provozu nereflexuje reálnou dopravní situaci a nepřipustně rozšiřuje povinnosti řidiče. Uznání žalobce vinným z porušení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu neodpovídá předloženému důkazu a právní kvalifikace jednání žalobce je chybná. Druhý účastník dopravní nehody nereagoval na hrozící možnost střetu vozidel adekvátně, ani nesnížil rychlost. Je proto třeba posoudit také protiprávní jednání druhého řidiče včetně zohlednění předvídatelnosti jeho jednání pro žalobce. Na straně žalobce byly podmínky pro úhybný manévr riskantnější vzhledem k hromadě sněhu, protijedoucí řidič mohl naopak zastavit na odstavném parkovišti. Druhý řidič navíc nezastavil ani po střetu obou vozidel. Správní orgány použily dvojí standard posuzování odporující zásadě rovnosti a nestrannosti dle § 7 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, čímž porušily čl. 36 a 37 Listiny základních práv a svobod i čl. 6 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod. Žalovaný se také nevypořádal s odvolacími námitkami, zejména s námitkou k možnému zkreslujícímu úhlu pořizovaného záznamu a k nedostatečnému zhodnocení rizik, kterým by sebe i ostatní účastníky provozu žalobce vystavil, kdyby skutečně jel více vpravo.

III. Vyjádření žalovaného

8. V písemném vyjádření k žalobě žalovaný odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí. Uvedl, že správní orgán I. stupně se zabýval i protiprávním jednáním druhého účastníka dopravní nehody, což řešil samostatným rozhodnutím. Zavinění žalobce bylo hodnoceno jako nevědomá nedbalost. Žalobce měl vědět, že musí jet vpravo, a vzhledem ke stavu

pozemní komunikace a povětrnostním podmínkám mohl předpokládat, že při míjení s dalšími vozidly bude muset reagovat. Žalobce sice přibrzdil, ale nejel co nejvíce vpravo. Důvody, pro které spoléhal na to, že neporuší či neohrozí zájem chráněný zákonem, jsou nepřiměřené. Žalovaný proto navrhoval, aby soud žalobu jako nedůvodnou zamítnul.

IV. Posouzení věci krajským soudem

11. Krajský soud napadené rozhodnutí a řízení jeho vydání předcházející přezkoumal v řízení dle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“), v rozsahu a mezích uplatněných žalobních námitek dle § 75 odst. 2 s. ř. s., kterými je soud v duchu dispoziční zásady vázán. Vycházel přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu v souladu s § 75 odst. 1 s. ř. s.
12. K projednání věci nařídil soud ústní jednání. Při něm účastníci setrvali na svých dosavadních stanoviscích. Dokazování nenavrhovali, ani soud neměl potřebu dokazování provádět.
13. Na prvním místě soud uvádí, že nepřehlédl rozdíl mezi datováním ve správním spise založeného originálu napadeného rozhodnutí (ze dne 2. 8. 2019) a stejnopisem napadeného rozhodnutí doručeného zástupkyni žalobce s datem 5. 8. 2019, který byl připojen k žalobě. Jedná se bezpochyby o jedno a totéž rozhodnutí zcela shodného obsahu s výjimkou označení data jeho vyhotovení, kdy patrně z důvodu časového rozdílu mezi faktickým vyhotovením napadeného rozhodnutí a jeho vypravením, k němuž došlo právě až dne 5. 8. 2019, bylo upraveno datum ve vypravovaném stejnopisu. Proto i žalobce označuje v žalobě napadené rozhodnutí datem 5. 8. 2019, neboť takto datované rozhodnutí bylo jeho zástupkyni doručeno. Soud upozorňuje žalovaného, že takováto praxe je nesprávná, neboť je třeba trvat na tom, aby rozeslané stejnopisy rozhodnutí byly zcela shodného obsahu jako originál rozhodnutí založený ve spise, a to včetně jeho datování. Protože však jde o jedinou odchylku a oběma účastníkům je nade vše pochybnost zřejmé, jaké rozhodnutí o jakém obsahu je žalobou napadeno, nepovažuje soud popsany rozpor za důvod pro zrušení napadeného rozhodnutí. To je v tomto rozsudku označeno datem vyhotovení dle originálu napadeného rozhodnutí.
14. Podle § 4 písm. a) a b) zákona o silničním provozu je při účasti na provozu na pozemních komunikacích každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu, a dále řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 a 9 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

15. Podle § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu se na pozemní komunikaci jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak.
16. K věci samé soud předně uvádí, že skutkový stav považuje v daném případě za dostatečně zjištěný. Klíčovým je v tomto směru pořízený videozáznam samotné dopravní nehody, z něhož je situace v okamžiku střetu zrcátek obou vozidel jednoznačně patrná. Stěží si lze představit hodnotnější důkazní prostředek, který mohly správní orgány získat, nežli právě videozáznam, na němž je řešená dopravní nehoda z bezprostřední blízkosti vozidla jedoucího za žalobcem zachycena.
17. Z videozáznamu je jednoznačně patrné, že v předmětný den byla vozovka v místě nehody mírně zúžena z důvodu vrstvy sněhu při obou stranách vozovky. Středová čára na vozovce vyznačena nebyla, což je legální a zejména na méně významných užších komunikacích naprosto běžný stav. V takovém případě o to více vystupují do popředí povinnosti řidičů zakotvené právě ve shora citovaných ustanoveních § 11 a § 4 zákona o silničním provozu. Krajský soud se ztotožňuje se závěry správních orgánů, že žalobce v řešený moment tyto své povinnosti z nedbalosti porušil.
18. Pro oba protijedoucí řidiče byla v předmětný den vozovka vymezená asfaltovým povrchem mezi krajními sněhovými vrstvami. Dle videozáznamu žalobce v okamžiku střetu zrcátek obou vozidel vyjížděl z mírné levotočivé zatáčky. Zatímco protijedoucí vůz byl v tomto momentě na své polovině vozovky zcela vpravo, lze dát za pravdu žalovanému, že žalobce měl možnost jet ve svém směru cca o 10 až 20 cm více na pravé straně. Žalobce měl také bezpochyby vzít v potaz

velikost a zejména šířku svého vozu. Pokusí-li se soud z pořízeného videozáznamu v okamžiku střetu určit střed pozemní komunikace, který by teoreticky odděloval protisměrné jízdní pruhy, pokud by na vozovce byly vyznačeny, nachází se tento střed přibližně při levém okraji levých kol vozidla žalobce. Celé levé zrcátko vozidla žalobce již zasahuje do druhé poloviny pozemní komunikace, kterou měl žalobce ponechat volnou pro průjezd protijedoucích vozidel. Z videozáznamu je bezpochyby zřejmé, že na první pohled menší protijedoucí vozidlo X se v okamžiku střetu nachází celé (včetně jeho levého zrcátka) na své polovině vozovky. Je to naopak vozidlo žalobce, které v poloze při míjení obou vozidel zabírá větší část pozemní komunikace.

19. Námitky směřující k tomu, že dopravní nehodu zavinil řidič protijedoucího vozidla, na což správní orgány nebraly ohled, proto považuje soud za nedůvodné. Řidič protijedoucího vozu měl snahu se střetu vyhnout, kvůli čemuž najel dostatečně vpravo. Byl to naopak žalobce, kdo situaci správně neodhadl a zasahoval se svým vozem příliš do středu komunikace, čímž zanechal protijedoucímu řidiči málo místa. Z videozáznamu plyne, že ke střetu zrcátek by nedošlo, kdyby byla vzdálenost vozidel od sebe větší odhadem o 5 cm. Bylo přitom v možnostech žalobce najet si o tuto vzdálenost více vpravo a nezasahovat svým levým zrcátkem tolik do druhé poloviny vozovky.

20. Z videozáznamu není zcela zřejmé, nakolik protijedoucí řidič brzdil, neboť jeho vůz je zachycen zepředu, a nejsou tak vidět jeho brzdová světla. Rychlost jeho jízdy se však nejeví nepřiměřená, řidič se žalobci zjevně snažil vyhnout, najel si vpravo, se svým vozem byl v okamžiku míjení vozidel zcela na své polovině pozemní komunikace, a zabíral tedy její menší část než žalobce. Soud proto přisvědčuje správním orgánům, které řidiče protijedoucího vozidla nepovažovaly za viníka dopravní nehody. Tímto hodnocením se nedopustily porušení principu rovnosti či aplikace dvojího standardu posuzování, a nezasáhly tak do základních práv žalobce. Skutečnost, že protijedoucí řidič po nehodě nezastavil, byla správním orgánem I. stupně reflektována prostřednictvím vydaného pravomocného příkazu, jímž byla druhému řidiči uložena vyšší pokuta, nežli žalobci. Tato skutečnost nicméně neznamená, že žalobce nespáchal žádný přestupek a že by snad měl být protijedoucí řidič výhradním viníkem střetu zrcátek obou vozidel.
21. Ze shora uvedeného plyne, že dle přesvědčení soudu správní orgány správně uzavřely, že žalobce nepřizpůsobil svou jízdu stavu komunikace zhoršenému v důsledku panujících povětrnostních podmínek, nejel v řešeném okamžiku dostatečně při pravém kraji vozovky, která byla sněhovou námrazou zúžena, a tedy se neřídil pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými zákonem o silničním provozu. Tím porušil § 4 písm. a) a b) i § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu, jak správní orgány správně uvedly.
22. Skutečnost, že se žalobce při předchozím zaznamenaném průběhu jízdy nestřetl s jinými vozidly, není pro posouzení viny spáchaným přestupkem podstatná. Správní orgány spatřovaly přestupek žalobce výhradně ve střetu s vozidlem Hyundai IX 20, předchozí průběh jízdy nebyl žalobci vytýkán. Soud nepochybuje o tom, že žalobce se chtěl vyhnout všem vozidlům a nechtěl být účasten na dopravní nehodě. Žalobce, byť s tím nesouhlasí, pouze v řešeném okamžiku nevyhodnotil situaci ideálně a byl se svým vozem, snad i v důsledku průjezdu levotočivou zatáčkou, příliš „široký“. Tomu také odpovídá správními orgány přijatý závěr týkající se subjektivní stránky přestupku. Je zřejmé, že žalobce spáchal řešený přestupek z pouhé nedbalosti, která však v souladu s § 15 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky postačí ke shledání odpovědnosti žalobce za projednávaný přestupek. Žalobce mohl a měl vědět, že svým vozidlem neponechává protijedoucímu automobilu dostatek místa. Skutečnost, že situaci neodhadl a nepředpokládal, že dojde ke srážce, odpovídá vyhodnocení jeho zavinění jako nedbalosti nevědomé.
23. Nedůvodná je argumentace, že i kdyby žalobce připustil, že mohl jet o 10 cm více vpravo, je rozdíl 10 cm natolik malý, že vylučuje zavinění žalobce či naplnění materiální stránky přestupku. Obecně lze poznamenat, že rozdíl 10 cm může v silniční dopravě, která s sebou ze své podstaty nese jistý stupeň nebezpečí, leckdy bez nadsázky znamenat hranici mezi životem a smrtí jejích účastníků. Argumentaci, že řidič za dopravní nehodu neodpovídá, měl-li správně jet jen o kousek jinudy, je tedy nutno odmítnout. Řidič je zodpovědný za to, že jel právě tím způsobem, jakým jel. V řešené věci jde naštěstí o relativně banální nehodu, při níž došlo pouze k drobné majetkové škodě, přesto nelze popřít zavinění žalobce, který z nedbalosti porušil zákonem o silničním provozu chráněný zájem na ochraně majetku a ohrozil zájem na ochraně zdraví účastníků silničního provozu.
24. Porušením shora uvedených zákonných ustanovení žalobce naplnil formální znaky přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. K naplnění materiální

stránky přestupku krajský soud odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 2. 2016, č. j. 1 As 237/2015-31 (rozhodnutí NSS dostupná na www.nssoud.cz), kde Nejvyšší správní soud uvedl, že: „Jednání, jehož formální znaky jsou označeny zákonem za delikt, naplňuje v běžně se vyskytujících případech materiální znak deliktu (srov. např. rozsudek ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008 – 45, publ. pod č. 2011/2010 Sb. NSS). Materiální znak ohrožovacího správního deliktu spočívající ve společenské škodlivosti je naplněn již samotným vytvořením potenciálně nebezpečné situace, aniž by muselo dojít ke konkrétním škodlivým důsledkům. Součástí skutkové podstaty ohrožovacích deliktů totiž není následek v podobě zasažení do zákonem chráněných zájmů, nýbrž postačí pouhé jejich ohrožení. Tato koncepce znamená, že v běžně se vyskytujících případech, které nezavdávají svými mimořádnými okolnostmi důvod věc posoudit jinak, je naplněním formální stránky přestupku naplněna také stránka materiální.“

25. Popsaný závěr, s nímž se krajský soud ztotožňuje, je důsledkem současně přijímané formálně – materiální koncepce přestupků, kdy v běžně se vyskytujících případech, které nezavdávají svými mimořádnými okolnostmi důvod věc posoudit jinak, je naplněním formální stránky přestupku naplněna také stránka materiální. Výše bylo popsáno, jaké zájmy žalobce porušil či ohrozil, a tímto svým jednáním i dle názoru soudu naplnil materiální stránku přestupku, neboť jeho jednání bylo společensky škodlivé, přestože žalobce jevil snahu se protijedoucímu vozidlu vyhnout a dopravní nehodu v žádném případě nezpůsobil úmyslně.
26. Krajský soud nepřisvědčil ani námitce nedostatečného vypořádání odvolacích námitek ze strany žalovaného. Není totiž povinností žalovaného výslovně a jednotlivě reagovat na každou odvolací námitku, pokud z jeho rozhodnutí jako celku vyplývá, jak s jednotlivými námitkami naložil (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 10. 2018, č. j. 5 As 260/2017-34). Správní orgány obou stupňů jasně uvedly, že žalobce měl vpravo od vozu prostor 10 až 20 cm od sněhem pokryté části vozovky, a zjevně vycházely z toho, že do tohoto prostoru mohl bez velkých obtíží vjet. Případnou volbu takové stopy tedy žalovaný zjevně nepovažoval za riskantní, čímž bylo reagováno na námitku rizikovosti jízdy více vpravo.
27. Žalovaný dále zjevně za stěžejní a hodnověrný důkaz považoval získaný videozáznam dopravní nehody, když popisoval, co je na videozáznamu vidět a jakým způsobem dle videozáznamu nehoda probíhala, a to včetně polohy protijedoucího vozidla. Evidentně tak považoval za nedůvodnou námitku nedostatečné vypovídací hodnoty videozáznamu ve vztahu k protijedoucímu vozidlu, u nějž žalobce v odvolání hovořil o zkreslujícím úhlu. S takovým závěrem žalovaného se ostatně krajský soud ztotožňuje, jak plyne z výše uvedeného.

V. Závěr a náklady řízení

28. Na základě shora uvedené argumentace soud žalobu zamítl jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s. ř. s.

29. Výrok o nákladech řízení se opírá o § 60 odst. 1 věta první s. ř. s., podle kterého má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl.
30. Žalovanému, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníku řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náklady řízení nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly. Soud proto vyslovil, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení:

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

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

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

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

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Liberec 5. června 2020

Mgr. Zdeněk Macháček
samosoudce

