



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl v samosoudkyní JUDr. Markétou Lehkou, Ph.D. v právní věci **žalobce: S. T.**, bytem „X“, zastoupeného JUDr. Martou Čihákovou, advokátkou se sídlem v Ústí nad Labem, ul. Masarykova č. p. 43, PSČ 400 01, proti **žalovanému: K r a j s k é m u ú ř a d u Ústeckého kraje**, se sídlem v Ústí nad Labem, ul. Velká Hradební 3118/48, PSČ 400 02, zastoupeného Mgr. Vlastimilem Škodou, advokátem se sídlem v Děčíně I, ul. Řetězová č. p. 2, PSČ 405 02, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 5. 2012, č. j. 1461/DS/2012, JID: 61518/2012/KUUK/Bal,

t a k t o :

- I. Žaloba se z a m í t á .
- II. Žádný z účastníků n e m á právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Žalobce se žalobou podanou prostřednictvím své právní zástupkyně ve znění jejího doplnění ze dne 22. 6. 2012 u zdejšího soudu v zákonem stanovené lhůtě domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného Krajského úřadu Ústeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, ze dne 3. 5. 2012, č. j. 1461/DS/2012, JID: 61518/2012/KUUK/Bal, kterým došlo k zamítnutí jeho odvolání proti rozhodnutí Magistrátu města Ústí nad Labem, odbor kontroly, ze dne 24. 1. 2012, zn. MM/OK/PD/102681/11/R, jímž byl uznán vinným z přestupků podle ust. § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 a podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „silniční zákon“), za které mu byla uložena pokuta ve výši 5.000,-Kč, dále zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel v délce 6 měsíců a také mu byla uložena povinnost uhradit náhradu nákladů správního řízení ve výši 1.000,-Kč dle ust. § 79 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o přestupcích“). Dotyčných přestupků se měl dopustit

tím, že dne 7. 10. 2011 v 14.20 hod. v Ústí nad Labem, v ul. Litoměřická řídil motorové vozidlo tov. zn. FIAT, r. z. „X“, které bylo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožovalo ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích (rozbité čelní sklo ve stírané ploše o velikosti větší jak 20 mm, sjetá pravá zadní pneumatika, kde zcela chyběl dezén hlavních dezénových drážek), dále vozidlo nemělo platnou technickou kontrolu a měření emisí a v nákladovém prostoru byly přepravované děti na sedačkách bez zádržného systému nebyly připoutány bezpečnostním pásem. Současně žalobce navrhoval, aby soud uložil žalovanému nahradit mu náklady za předmětné soudní řízení.

V žalobě namítl, že žalovaný nepřihlédl k jím tvrzeným skutečnostem, dále že neúplně zjistil skutkový stav věci, dále má za to, že napadené rozhodnutí vychází z nesprávných skutkových zjištění a žalobou napadené rozhodnutí spočívá na nesprávném právním posouzení věci. Proto je žalobce přesvědčen, že žalobou napadené rozhodnutí je nezákonné a tudíž požaduje jeho zrušení.

Žalobce v návaznosti na právě uvedené připustil, že sice bylo prokázáno, že se dopustil určitého přestupkového jednání, ovšem trvá na tom, že nebylo prokázáno, že vozidlo, které řídil, bezprostředně ohrožovalo ostatní účastníky silničního provozu. K tomu dodal, že prasklina na čelním skle se nalézala v jeho pravé krajní části a nijak jej neomezovala ve výhledu z vozidla. Jako nevyhovující byla policistou a správním orgánem shledána pouze zadní pravá pneumatika, která však dle názoru žalobce u vozidla s umístěním motoru vpředu nemá tak zásadní význam pro jeho jízdní vlastnosti, aby její sjetí znamenalo bezprostřední ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. A neplatnost technické kontroly neznamenal sama o sobě pro ostatní účastníky bezprostřední ohrožení. Dále k tomu dodal, že způsob jízdy přizpůsobil tomu, že veze nepřipoutané děti. A vedle toho k tomu dodal, že s vozidlem jel opatrně rychlostí, která byla nižší, než je v uvedeném místě povolena, vozovka byla suchá, bez výmolů či jiných překážek, přičemž žalobce jel v době, kdy provoz na uvedené silnici byl minimální.

Žalobce má za to, že přestupek uvedený v ust. § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 silničního zákona výslovně předpokládá existenci bezprostředního ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. Prvoinstanční správní orgán se však otázkou bezprostředního ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích nezabýval a tudíž ani neodůvodnil, z jakých skutečností uvedené bezprostřední ohrožení dovodil. Pokud jde o žalovaného, tak ten v žalobou napadeném rozhodnutí dospěl k závěru, že bezprostřední ohrožení ostatních účastníků silničního provozu lze dovodit ze závažnosti závad a že ohroženy byly minimálně děti. Žalobce je ale nadále přesvědčen, že ze samotných prasklin na čelním skle, neplatné technické prohlídky a jedné sjeté pneumatiky nelze dovodit existenci bezprostředního ohrožení přepravovaných dětí či jiných účastníků silničního provozu. Na podporu výše uvedených tvrzení žalobce soudu navrhl svůj účastnický výsledek.

Právní zástupce žalovaného spolu s předložením správního spisu soudu poskytl i písemné vyjádření k žalobě, v němž navrhl její zamítnutí pro nedůvodnost a také aby žalovanému bylo přiznáno právo na náhradu nákladů řízení.

K věci uvedl, že trvá na tom, že žalobce svým jednáním naplnil skutkovou podstatu přestupku ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 silničního zákona, tj. že řídil motorové vozidlo, které bylo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožovalo ostatní účastníky provozu na pozemních

komunikacích, když vozidlo mělo rozbité čelní sklo ve stírané ploše o velikosti větší jak 20 mm a mělo sjetou pravou zadní pneumatiku, neboť na ní zcela chyběl dezén hlavních dezénových drážek. Důvody, které vedly k učinění závěru o naplnění skutkové podstaty předmětného přestupku, jsou uvedeny na str. 2 a 3 odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí.

K žalobcovu tvrzení, že prasklina na čelním skle se nalézala v jeho pravé krajní části a nijak jej neomezovala ve výhledu z vozidla, právní zástupce žalovaného podotkl, že stav předního skla je jednoznačně doložen ve spise prvoinstančního správního orgánu. Fotografie tvoří součást spisu Policie ČR, přičemž se jedná o druhou fotografii v pořadí. Z fotografie je zřejmé, že na skle vozidla nebyla jen jedna osamocená prasklina, nýbrž že zde byl rozsáhlý shluk prasklin, který se nacházel ve stírané ploše skla, když stěrač je viditelný pod prasklinami, a praskliny byly delší než 20 mm. Pokud ovšem je čelní sklo prasklé nebo poškozené ve stírané ploše o velikosti větší než 20 mm, tak se jedná dle ust. § 36 odst. 3 písm. a) vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších pravidel (dále jen „vyhláška o technické způsobilosti vozidel“), o závadu na vozidle, která ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a pro niž nesmí být vozidlo užito v provozu na pozemních komunikacích s výjimkou nouzového dojetí. Žalobce se přitom nehájil a nehájí tvrzením, že by k prasklinám došlo v průběhu jeho jízdy dne 7. 10. 2011, kterou absolvoval s předmětným vozidlem dle svého sdělení v rámci správního řízení z důvodu, aby odvezl děti ze školy ze Střekova do Libochovan. Žalobce tedy poškozené čelní sklo vozidla nepovažuje a nepovažoval ani při užití vozidla k jízdě do školy pro děti za závadu, pro kterou by jako řidič toto vozidlo neměl užít v provozu. Žalovaný tak v žalobcově postoji k dotyčné závadě spatřuje snahu bagatelizovat evidentní a závažnou vadu na vozidle.

Dále právní zástupce žalovaného uvedl, že žalovaný nesdílí žalobcův názor o tom, že zadní pravá pneumatika, která byla shledána jako nevyhovující, nemá mít zásadní význam pro jízdní vlastnosti vozidla s motorem vpředu, aby její sjetí znamenalo bezprostřední ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. Žalobce totiž řídil čtyřkolové motorové vozidlo, na němž byla jedna pneumatika opotřebována natolik, že její dezén nebyl prakticky viditelný, což je doloženo dalšími fotografiemi tvořící součást spisu Policie ČR. Dle právního zástupce žalovaného dezén pneumatik ovlivňuje nepochybně významně chování vozidla při brzdění, při změně směru jízdy a změně jízdního povrchu, takže pokud je na vozidle jedna ze čtyř pneumatik opotřebovaná pod stanovenou mez, musí taková skutečnost mít negativní vliv na jízdní vlastnosti vozidla. Tato skutečnost vyplývá jednoznačně z ust. § 36 odst. 7 písm. a) vyhlášky o technické způsobilosti vozidel, podle něhož stav, kdy na pneumatice vozidla je hloubka dezénu hlavních dezénových drážek nebo zářezů menší než 1,6 mm, se považuje za závadu ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. V daném případě přitom nebyl dezén pneumatiky téměř viditelný.

K žalobcovu tvrzení, že způsob jízdy přizpůsobil tomu, že veze nepřipoutané děti, právní zástupce žalovaného uvedl, že žalobce podle platných právních předpisů neměl dotyčné vozidlo vůbec v provozu na pozemních komunikacích užít pro jeho závažné vady, které byly naprosto zřetelné. Pokud žalobce zajišťoval dne 7. 10. 2011 dopravu dětí ze školy ze Střekova do Libochovan, jak uvedl ve správním řízení, tak tuto dopravu mohl žalobce zajistit jiným vozidlem či jiným způsobem. Skutečnost, že žalobce jel dle svého tvrzení opatrně, je dle názoru žalovaného možno posuzovat pouze za polehčující okolnost, která je zohledňována při určení výše sankcí. Tak přitom postupovaly správní orgány obou stupňů,

když žalobci byly uloženy nejnížší možné sankce dané zákonem o silničním provozu a od jejichž uložení pod e ust. § 125c odst. 8 silničního zákona nebylo možné upustit.

A k žalobcovu přesvědčení, že když jel opatrně a pomalu, tak se vlastně nic nestalo a není důvod jej sankcionovat, právní zástupce žalovaného sdělil, že tento žalobcův názor nemůže obstát. Je to totiž podobné, jako kdyby se opilý řidič hájil tím, že jel opatrně a pomalu, nikoho neohrozil, nikomu se nic nestalo, a proto vlastně není důvod jej sankcionovat.

O žalobě pak soud rozhodl v souladu s ust. § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), bez jednání, neboť právní zástupce žalovaného s tímto postupem souhlasil a právní zástupkyně žalobce nevyjádřila do dvou týdnů od doručení výzvy soudu svůj nesouhlas s takovým projednáním věci, a proto se má za to, že souhlas udělila, když byla o uvedeném následku ve výzvě výslovně poučena.

Napadené rozhodnutí soud přezkoumal v řízení podle prvního dílu hlavy druhé s. ř. s., která vychází z dispoziční zásady vyjádřené v ust. § 71 odst. 1 písm. c), d), odst. 2 věty druhé a třetí a ust. § 75 odst. 2 věty první tohoto zákona. Z ní vyplývá, že soud přezkoumává rozhodnutí správního orgánu pouze v rozsahu, který žalobce uplatnil v žalobě nebo během dvouměsíční lhůty ode dne doručení napadeného rozhodnutí, jak stanovuje ust. § 72 odst. 1 věty první s. ř. s. Povinností žalobce je proto tvrdit, že správní rozhodnutí nebo jeho část odporuje konkrétnímu zákonnému ustanovení a toto tvrzení odůvodnit. Nad rámec žalobních námitek musí soud z úřední povinnosti podle § 76 odst. 2 s. ř. s. přihlídnout toliko k takovým vadám napadeného rozhodnutí, k nimž je nutno přihlížet bez návrhu nebo které vyvolávají jeho nicotnost. Takové nedostatky však v projednávané věci nebyly zjištěny.

Po přezkoumání skutkového a právního stavu dospěl soud k závěru, že předmětná žaloba z hlediska uplatněných žalobních námitek není naprosto důvodná.

V daném případě žalobce připustil, že se dne 7. 10. 2011 v 14.20 hod. při řízení motorového vozidla tov. zn. FIAT, r. z. „X“, v Ústí nad Labem, v ul. Litoměřická dopustil určitého přestupkového jednání, avšak žalobce kategoricky popírá, že v jeho případě nebylo prokázáno, že vozidlo, které řídil, bylo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožovalo ostatní účastníky silničního provozu, a tedy že by se dopustil přestupku ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 silničního zákona, jak konstatovaly správní orgány obou stupňů.

V návaznosti na právě uvedené soud uvádí, že z žalobou napadeného rozhodnutí i jemu předcházejícímu prvoinstančnímu rozhodnutí vyplývá, že žalobce spáchal rozporovaný přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 silničního zákona, tj. že řídil vozidlo, které bylo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožovalo ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, neboť vozidlo mělo rozbité čelní sklo ve stírané ploše o velikosti větší jak 20 mm a mělo sjetou pravou zadní pneumatiku, když na ní zcela chyběl dezén hlavních dezénových drážek.

Žalobce tedy mylně dovozuje, že rozporovaný přestupek ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 silničního zákona spáchal i z toho důvodu, že dotyčné vozidlo nemělo platnou technickou kontrolu, popř. že by vezl nepřipoutané děti. Toto jednání bylo správními orgány obou stupňů vyhodnoceno jako přestupkové jednání dle ust. § 125c odst. 1 písm. k) silničního zákona. Taktéž žalobce naprosto nepodloženě tvrdí, že jako nevyhovující byla Policií ČR a prvoinstančním správním orgánem shledána pouze zadní pravá pneumatika, když

z přestupkového spisu, který vyhotovila Policie ČR a následně předala prvoinstančnímu správnímu orgánu k vyřízení, a také prvoinstančního rozhodnutí vyplývá, že žalobci v souvislosti s přestupkem ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 silničního zákona byly vytýkány vedle nevyhovující pravé zadní pneumatiky i praskliny na předním čelním skle dotyčného vozidla.

Dále soud uvádí, že v dané věci žalobce zcela nepodloženě namítá, že prasklina na čelním skle jím řízeného vozidla se nalézala v jeho pravé krajní části a nijak jej neomezovala ve výhledu z vozidla. Nevyhovující stav předního skla dotyčného vozidla je totiž jednoznačně doložen fotografiemi (fotografie č. 2), které pořídila kontrolující hlídka Policie ČR a které tvoří nedílnou součást správního spisu. Z fotografie č. 2 je naprosto zřejmé, že na předním skle vozidla nebyla jen jedna osamocená prasklina, nýbrž že zde byl rozsáhlý shluk prasklin, který se nacházel ve stírané ploše skla, neboť stěrač je viditelný pod prasklinami, a praskliny byly delší než 20 mm.

Rovněž tak soud v dané věci nemohl dospět k jinému závěru než k tomu, že žalobce řídil vozidlo, které mělo naprosto nevyhovující zadní pravou pneumatiku, a to pokud se jedná o hloubku dezénu hlavních dezénových drážek či zářezů. Nevyhovující stav pravé zadní pneumatiky dotyčného vozidla je opět jednoznačně doložen fotografiemi (fotografie č. 5 a č. 6), které pořídila kontrolující hlídka Policie ČR a které tvoří nedílnou součást správního spisu. Z fotografií č. 5 a č. 6 je naprosto zřejmé, že pravá zadní pneumatika byla opotřebovaná pod stanovenou mez, neboť na ní nebyl hlavní dezén pneumatiky téměř viditelný a popř. dokonce v pásu širokém několik centimetrů nebyl jakýkoliv dezén pneumatiky drážek a zářezů viditelný vůbec.

Podle ust. § 36 odst. 1 vyhlášky o technické způsobilosti vozidel přitom platí, že jsou-li na vozidle závady, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, nesmí být vozidlo užito v provozu na pozemních komunikacích, s výjimkou nouzového dojetí.

V ust. § 36 odst. 3 písm. a) vyhlášky o technické způsobilosti vozidel je výslovně zakotveno, že závadou podle odstavce 1 v zasklení vozidla je vždy prasklé nebo poškozené čelní sklo ve stírané ploše o velikosti větší než 20 mm.

A v ust. § 36 odst. 7 písm. a) vyhlášky o technické způsobilosti vozidel je rovněž výslovně zakotveno, že závadou podle odstavce 1 na pneumatikách vozidla je vždy stav, pokud je hloubka dezénu hlavních dezénových drážek nebo zářezů menší než 1,6 mm u vozidel všech kategorií a u mopedů menší než 1,0 mm.

Na základě výše popsaného zjištěného skutkového stavu a právní úpravy zakotvené v ust. § 36 odst. 1, odst. 3 písm. a), odst. 7 písm. a) vyhlášky o technické způsobilosti vozidel tak soud nemohl dospět k jinému závěru než k tomu, správní orgány obou stupňů zcela legitimně dospěly k závěru, že žalobce spáchal rozporovaný přestupek ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 silničního zákona, tj. že řídil vozidlo, které bylo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožovalo ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, neboť vozidlo mělo rozbité čelní sklo ve stírané ploše o velikosti větší jak 20 mm a mělo sjetou pravou zadní pneumatiku, když na ní zcela chyběl dezén hlavních dezénových drážek.

Pro učinění tohoto závěru má význam i skutečnost, že žalobce se v průběhu správního řízení ani v řízení před soudem nehájil tvrzením, že by jeho jízda s předmětným vozidlem dne 7. 10. 2011 představovala nouzové dojetí, a tedy že nevyhovující stav vozidla, a to pokud se

jedná o praskliny na předním čelním skle a nad povolenou míru opotřebovanou pravou zadní pneumatiku, nastal až v průběhu jím absolvované jízdy, a proto se na něj nevztahovala výjimka zakotvená v ust. § 36 odst. 1 vyhlášky o technické způsobilosti vozidel.

Žalobce s přitom ze spáchání přestupku ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 silničního zákona, tj. že řídil vozidlo, které bylo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožovalo ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, neboť vozidlo mělo rozbité čelní sklo ve stírané ploše o velikosti větší jak 20 mm a mělo sjetou pravou zadní pneumatiku, když na ní zcela chyběl dezén hlavních dezénových drážek, jakkoliv nemůže vyvinutím, že jel opatrně a pomalu, a tedy že způsob své jízdy přizpůsobil technickému stavu dotyčného vozidla, dále že tomu, že vezl nepřipoutané děti, dále že vozovka byla suchá, bez výmolů či jiných překážek a že jízda se uskutečnila v době, kdy provoz na uvedené silnici byl minimální.

Již právní zástupce žalovaného správně podotkl, že tyto skutečnosti je možno posuzovat pouze za polehčující okolnost, která je zohledňována při určení výše sankcí, což správní orgány obou stupňů učinily, neboť žalobci byly uloženy nejnížší možné sankce dané zákonem o silničním provozu a od jejichž uložení pod e ust. § 125c odst. 8 silničního zákona nebylo možné upustit. Faktem tak zůstává, že žalobce podle platných právních předpisů neměl dotyčné vozidlo vůbec v provozu na pozemních komunikacích užít pro jeho závažné vady, které byly naprosto zřetelné. Jestliže žalobce zajišťoval dne 7. 10. 2011 dopravu dětí ze školy ze Střekova do Libochovan, jak uvedl ve správním řízení, tak tuto dopravu mohl zajistit jiným vozidlem či jiným způsobem.

Soud neshledal, že by žalovaný nepřihlédl k jím tvrzeným skutečnostem, dále že žalovaný neúplně zjistil skutkový stav věci, dále že napadené rozhodnutí vychází z nesprávných skutkových zjištění a že spočívá na nesprávném právním posouzení věci. Námitky žalobce v tomto směru soud vyhodnotil jako zjevně neopodstatněné. Z odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí vyplývá, že žalovaný se náležitě vypořádal se všemi žalobcem tvrzenými skutečnostmi. Žalovaný a prvoinstanční správní orgán úplně zjistili skutkový stav věci, který náležitě právně posoudili. Proto soud s poukazem na ust. § 52 s. ř. s. nepřikročil k provádění dokazování ve věci, a to výsledkem žalobce, jak navrhoval žalobce v předmětné věci, neboť další dokazování je dle názoru soudu nadbytečné.

Na základě všech shora uvedených skutečností soud proto uzavírá, že vzhledem k výše uvedeným skutkovým a právním okolnostem případu vyhodnotil předmětnou žalobu jako zcela nedůvodnou, neboť napadené rozhodnutí žalovaného včetně prvoinstančního rozhodnutí bylo vydáno v souladu se zákonem. Přestupky spáchané žalobcem byly ve správním řízení projednány v souladu se zákonem, již prvoinstanční správní orgán měl dostatek podkladů získaných od Policie ČR, aby bylo možno hodnotit stav projednávané věci jako dostatečně a spolehlivě zjištěný, žalovaný se náležitě vypořádal se všemi žalobcovými námitkami. Na základě všech výše uvedených závěrů soud proto podle ust. § 78 odst. 7 s. ř. s. ve výroku rozsudku ad I. předmětnou žalobu zamítl.

Současně podle ust. § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. soud ve výroku rozsudku ad II. nepřiznal žádnému z účastníků právo na náhradu nákladů řízení. Žalobce totiž neměl ve věci úspěch a žalovaný, který sice měl ve věci úspěch a požadoval uhrazení odměny jeho právního zástupce z řad advokátů, což však nelze považovat za důvodně vynaložený náklad, neboť žalovaný disponuje dostatečným množstvím pracovníků, kteří jej mohli v tomto přezkumném soudním řízení zastupovat.

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

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

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

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

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.

V Ústí nad Labem dne 28. března 2013

JUDr. Markéta Lehká, Ph.D. v.r.
samosoudce

Za správnost vyhotovení:
Iva Tovarová