



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl samosoudcem JUDr. Pavlem Kumprechtem v právní věci žalobce: **V. K.**, proti žalovanému: **Krajský úřad Královéhradeckého kraje**, se sídlem Pivovarské nám. 1245, Hradec Králové 3, PSČ 500 03, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 31. 10. 2011, čj. :18700/DS/2011/SR, t a k t o :

- I. **Rozhodnutí žalovaného ze dne 31. 10. 2011, čj.: 18700/DS/2011/SR, se z r u š u j e a věc se mu v r a c í k dalšímu řízení.**
- II. **Žalovaný je p o v i n e n nahradit žalobci náklady řízení v celkové výši 3.037,--Kč, a to do 8 dnů od právní moci tohoto rozsudku**

O d ů v o d n ě n í :

Žalovaným rozhodnutím žalovaný rozhodl o odvolání žalobce proti rozhodnutí Městského úřadu Nové Město nad Metují ze dne 30. 8. 2011, č.j. 2431/2011/ODSH/VaD, jímž byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) bod 8 zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, v platném znění (dále jen „přestupkový zákon“), kterého se měl dopustit porušením § 21 odst. 5

zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“), když dne 12. 2. 2011 okolo 13. hodiny řídil v obci Nové Město nad Metují, v ulici T. G. Masaryka, po silnici č. I/14, ve směru jízdy od centra, osobní motorové vozidlo tovární značky Ford Focus, registrační značky „x“, přičemž v km 127,49 při odbočování vlevo, na místo ležící mimo pozemní komunikaci, nedal přednost v jízdě protijedoucímu osobnímu motorovému vozidlu, tovární značky BMW 316, registrační značky „x“, řidičem byl M. Ř., v důsledku čehož došlo ke střetu obou vozidel. Žalovaný změnil výrok prvoinstančního rozhodnutí tak, že upřesnil skutkovou podstatu spáchaného přestupku, v ostatním jeho výrok potvrdil. Žalobce napadl rozhodnutí žalovaného včas podanou žalobou, kterou v podstatě odůvodnil následujícím způsobem.

Předně konstatoval, že si je vědom povinností, které má řidič při odbočování vlevo, nicméně má zato, že zásadní a jedinou příčinou vzniku dopravní nehody byla vysoká rychlost v protisměru příjíždějícího vozidla a podnapilost jeho řidiče – M. Ř. Ten byl sice uznán vinným z přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, nicméně toto zjištění nebylo zohledněno ve vztahu k žalobci. Naměřené hladiny alkoholu v dechu a krvi byly rozdílné, množství alkoholu v krvi řidiče však mělo nepochybně vliv na jeho schopnost reagovat na situace v silničním provozu.

Podle žalobce je též prokázané, že řidič M. Ř. jel v obci v místě s nejvyšší povolenou rychlostí 50 km/h, nejméně 90 až 100 km/h, tedy překročil maximální povolenou rychlost o 100%. Žalobce chtěl odbočit vlevo na místo ležící mimo vozovku, a proto najel k dělicí čáře vozovky, kde přibrzdil až zastavil, poté se znovu rozjel a vzápětí znovu zastavil. Reagoval tak na protijedoucí vozidlo. Znalec ve své svědecké výpovědi uvedl, že pokud by řidič protijedoucího vozidla jel maximálně povolenou rychlostí, pak by žalobce stačil odbočovací manévř provést bez ohrožení nebo omezení protijedoucího vozidla s dostatečnou časovou rezervou.

Žalobce při svém manévru nejdříve přibrzdil, respektive zastavil vozidlo, aby získal přehled o možnosti bezpečně odbočit vlevo na místo ležící mimo vozovku. S ohledem na dostatečnou vzdálenost protijedoucího vozidla vyhodnotil tuto vzdálenost jako bezpečnou k provedení odbočovacího manévru, a proto uvedl vozidlo do pohybu. Po ujetí cca 1,3 m do protisměrného pruhu se v protisměru jedoucí vozidlo, díky své vysoké rychlosti, dostalo do nebezpečné blízkosti odbočujícího vozidla, což bylo důvodem k jeho následnému zastavení. Pokud by žalobce nezastavil, pak by v protisměru jedoucí vozidlo pro svoji nepřiměřenou rychlost a silnou podnapilost řidiče čelně narazilo do pravé zadní části žalobcova vozidla, a to s následky nesrovnatelně těžšími.

Rozhodující vliv na vznik dopravní nehody tak měla podle žalobce rychlost v protisměru jedoucího vozidla, když žalobce důvodně předpokládal, že se takovou rychlostí pohybovat nebude. Bylo přitom prokázáno, že vozidlo řízené žalobcem by odbočovací manévř provedlo bez ohrožení či omezení protijedoucího vozidla, pokud to by jelo povolenou rychlostí 50 km/h a stejně tak to, že vozidlo v protisměru jedoucí rychlostí maximálně 50 km/h by bylo schopno včas zastavit a srážce zabránit,

případně snížit rychlost natolik, aby bylo možno zúženým koridorem mezi vozidlem žalobce a krajnicí vozovky projet.

Žalobce uzavřel, že odpovědnost za dopravní nehodu nese jednoznačně řidič v protisměru jedoucího vozidla, který řídil vozidlo jedoucí v obci rychlostí nejméně 90 až 100 km/h. Na podporu svých tvrzení odkázal na rozsudek Nejvyššího soudu České republiky sp. zn. 5 Tdo 1173/2004, který lze podle jeho názoru na daný případ aplikovat. Navrhoval napadené rozhodnutí zrušit.

Žalovaný se vyjádřil k žalobě podáním ze dne 25. 1. 2012. Uvedl v něm, že žalobní námitky jsou v podstatě totožné s těmi, které žalobce již uvedl ve svém odvolání a o nichž rozhodl žalovaný rozhodnutím. Proto se také na jeho obsah odvolal. Zdůraznil, že ze závěru znalce vyplynulo, že žalobce, coby řidič vozidla Ford, odbočoval i přesto, že protijedoucí vozidlo BMW mohl a měl vidět, a dále tím, že najel částečně do levého jízdního pruhu. Jednoznačně tak nedal přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu. Žalobce podle žalovaného porušil povinnosti, které mu zákon ukládal při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci. Navrhoval žalobu zamítnout.

Krajský soud nařídil k projednání věci jednání na den 31. ledna 2013. Žalobce se k němu nedostavil, ačkoliv byl řádně pozván, a proto krajský soud projednal věc v jeho nepřítomnosti. Teprve po skončení jednání v odpoledních hodinách byla soudci rozhodující danou věc předána omluva žalobce z účasti na jednání ze zdravotních důvodů. Přiloženo bylo i stanovisko k dané věci. Žalobce v omluvě z jednání netrval na jeho odročení, takže projednáním žaloby bez jeho účasti žádné újmy nedoznal. Dlužno ovšem poznamenat, že se omluvil v poledních hodinách a tak říkající na poslední chvíli (jednání bylo nařizeno na 13 hodin), navíc v době vyhrazené na oběd, takže k vzniklé situaci výrazně přispěl. K omluvě přiložil zároveň stanovisko k věci, to však již z uvedeného důvodu nebylo předmětem jednání. Věc proto byla projednána pouze za přítomnosti žalovaného, který setrval na svých dosavadních stanoviscích a navrhoval žalobu zamítnout.

Krajský soud poté přezkoumal žalované rozhodnutí podle části třetí, hlavy první a druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, v platném znění (dále jen „s.ř.s.“), přičemž dospěl k následujícím zjištěním a právním závěrům.

Žalobní námitky byly skutečně totožné s těmi, které žalobce uplatnil již ve svém odvolání. Žalovaný se s nimi vypořádal v podstatě následujícím způsobem.

Nejdříve odkázal na znění ustanovení § 21 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích, podle něhož řidič odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům a § 2 písm. q) citovaného zákona, podle něhož „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. Z toho plyne, že řidič musí dát těm vozidlům, která jsou již natolik blízko, že vjetí jím řízeného vozidla do křižovatky by u řidičů jedoucích po hlavní silnici vyvolalo nebezpečí nutnosti náhlé změny směru

nebo rychlosti jízdy. Řidič přitom zejména na základě svých zkušeností v podstatě odhaduje, které vozidlo je ještě v dostatečné vzdálenosti tak, že mu umožňuje odbočení vlevo na vedlejší komunikaci, a které již nikoli. Při tomto svém odhadu vychází z rychlosti, kterou právní předpisy v místě křižovatky povolují (s tím si ovšem žalovaný v dalším protřečí), nenasvědčuje-li konkrétní situace jinému závěru.

Žalovaný vycházel ze skutečnosti, že žalobce řídil vozidlo v přehledném úseku vozovky, za příznivých klimatických podmínek, vzájemné dobré viditelnosti vozidel a že v době před přejetím středové čáry vozidlem Ford do protisměrného jízdního pruhu, byla vzájemná vzdálenost vozidel 110 až 130 metrů. A žalovaný pokračoval, že: „V době na začátku reakce řidiče vozidla BMW, tedy v době kdy se dá předpokládat, že řidič vozidla BMW reaguje na to, že vozidlo Ford pomalu přejíždí podélnou čáru přerušovanou, jsou tyto vozidla od sebe vzdálena 55 až 70 metrů. Rychlost vozidla Ford se pohybovala do 5 km.h-1 a vozidlo BMW se pohybovalo rychlostí 90 až 100 km.h-1. V době aktivního brzdění vozidla BMW se vozidlo Ford nachází částečně v protisměrném jízdním pruhu a vozidlo BMW se nachází ve vzdálenosti cca 32 metrů před úrovní místa střetu. V době střetu vozidlo Ford stálo a rychlost vozidla BMW se ještě pohybovala v rozmezí cca 48 až 62 km.h-1. Je pravděpodobné, že vozidlo Ford bylo v důsledku nárazu částečně odraženo vozidlem BMW směrem dozadu do zjištěné konečné polohy. Z provedeného šetření Policie ČR je zřejmé, že po střetu se vozidlo Ford nacházelo ve vzdálenosti 2,4 metru od okraje vozovky, tedy s ohledem na šíři jízdního pruhu 3,3 metru zasahovalo do protisměrného jízdního pruhu cca 0,9 metru. V době střetu s ohledem na rozsah a způsob poškození a zejména na průběh zjištěných stop od vozidla BMW lze předpokládat, že vozidlo Ford bylo najeté v protisměrném jízdním pruhu levým předním rohem 1,3 až 1,5 metru.

Ustanovený znalec stanovil možnost odvrácení střetu vozidel, když uvedl, že k dopravní nehodě by nedošlo, pokud by vozidlo Ford nenajelo částí svého profilu do protisměrného jízdního pruhu. Obviněný nepředpokládal, že vozidlo BMW se pohybuje vysokou rychlostí, přestože v době odbočování vlevo se již vozidlo BMW nacházelo v jeho výhledu. Při šíři vozidla BMW cca 1,7 metru, šíři jízdního pruhu 3,3 metru a za situace, kdy vozidlo Ford bylo najeté v protisměrném jízdním pruhu levým předním rohem 1,3 až 1,5 metru je zřejmé, že vozidlu BMW zůstává na projetí jízdní koridor široký cca 1,8 až 2,0 metru. Takový koridor v žádném případě nelze považovat za dostatečný na bezpečné projetí, resp. pokud by řidič vozidla BMW i za této situace pokračoval v jízdě, jeho rychlost nelze předpokládat vyšší jak 10 km.h-1, spíše by ale tato rychlost musela být do 5 km.h-1.

Řidič vozidla BMW mohl dopravní nehodě zabránit za předpokladu, že by rychlost jeho jízdy byla v souladu s platným paragrafovým zněním o rychlosti jízdy v uzavřené obci dle zákona č. 361/2000 Sb. Jak bylo zjištěno, řidič na vzniklou situaci reagoval v době, kdy se vozidlo BMW nacházelo ve vzdálenosti 50 až 65 metrů před místem střetu, tedy vzdálenost mezi vozidly byla 55 až 70 metrů. V této době je rychlost vozidla Ford do 5 km.h-1 a vozidlo BMW se pohybuje rychlostí 90 až 100 km.h-1. Za předpokladu, že by rychlost vozidla BMW byla v této době 50 km.h-1, potom by řidič při zachování běžné reakce v délce cca 1 sekundy a technické prodlevy brzd v délce 0,2 sekundy stačil vozidlo zastavit nenáhlým brzděním, tedy brzděním se zpomalením cca 3,5 m/s² na úseku dlouhém cca 45 metrů, tedy ještě minimálně 5 metrů před místem střetu.“

Na základě uvedeného žalovaný konstatoval, že při dodržení povolené rychlosti jízdy by vozidlo BMW stačilo zastavit nenáhlým brzděním ještě minimálně 5 metrů před místem střetu. Zároveň však odkázal na svědeckou výpověď znalce Ing. M. M., podle níž, pokud by řidič vozidla Ford v průběhu odbočování pokračoval v jízdě, tedy nijak by nezpomaloval, nebo nezastavoval, stačil by s vozidlem odbočit, aniž by zasahoval do jízdního koridoru vozidla BMW. Ke kontaktu vozidel by tedy nedošlo, pokud by se vozidlo BMW po celou dobu pohybovalo rychlostí povolenou v uzavřené obci. Žalovaný z uvedeného dovodil, že žalobce zkřížil protijedoucímu vozidlu dráhu, že mu nedal přednost v jízdě. Vedle toho se zabýval otázkou, zda a do jaké míry je možno označit za příčinu či jednu z příčin dopravní nehody právě rychlost jízdy řidiče vozidla BMW. Vzájemným srovnáním povinnosti řidiče jedoucího po hlavní pozemní komunikaci dodržet stanovený rychlostní limit a povinnosti řidiče odbočujícího vlevo dbát zvýšené opatrnosti a dát přednost v jízdě protijedoucím motorovým vozidlům (významu tohoto srovnávání krajský soud skutečně nerozumí, respektive, má jej pro věc samu za scestný), dospěl k závěru, že žalobce za vznik dopravní nehody odpovídá. Pokud by totiž nevytvořil vozidlu BMW koridor, který v žádném případě nebylo možno považovat za dostatečný pro bezpečné projetí, ke střetu vozidel by nedošlo.

Krajský soud nemá pochyb o tom, že by se v případě žalobce mohlo jednat o nedbalostní protiprávní jednání, jak je vymezeno v § 4 odst. 1 přestupkového zákona. V něm jsou však uvedeny jen jeho formy, neboť zákon o přestupcích již nestanoví měřítko (kritérium) nedbalosti. Je jím však zcela nepochybně zachování určité míry opatrnosti, přičemž nedbalostně jedná ten, kdo tuto míru opatrnosti, v níž je v rámci okolností povinen se pohybovat, nedodržuje. Rozsah povinné opatrnosti neupravuje ani zákon o provozu na pozemních komunikacích. V jeho ustanovení § 21 odst. 5 je totiž pouze stanoveno, že řidič odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě protijedoucím vozidlům atd., nestanoví ovšem žádná další kritéria této povinnosti. Právě proto je nutné posuzovat každý případ zvlášť a vycházet přitom z obecně uznávaných zásad rozumné opatrnosti, respektive ptát se, jak by se v dané situaci zachoval řádný (průměrný) řidič. Jestli by např. vzhledem k dané situaci, tj. především vzdálenosti protijedoucího vozidla, jeho rychlosti a dalším okolnostem, zahájil odbočovací manévr, tak jak to udělal v přezkoumávané věci žalobce, či nikoliv.

Jinými slovy, kdo zachoval objektivní míru opatrnosti, nemůže se dopustit nedbalostního přestupku, i kdyby k nehodě došlo. Z této premisy však žalovaný nevycházel, když v jednání žalobce v podstatě spatřoval bez dalšího porušení povinnosti stanovené v § 21 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích, aniž by je poměřoval shora uvedenými měřítky.

Podle ustanovení § 21 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích musí dát řidič odbočující vlevo přednost v jízdě protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům, jezdcům na zvířeti, protijedoucím organizovaným útvarům chodců a průvodcům hnaných zvířat se zvířaty, tramvajím jedoucím v obou směrech a vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro nějž je tento jízdní pruh vyhrazen. V citovaném ustanovení však již není uvedeno, kdy může odbočující řidič

zahájit daný manévr, respektive v jaké vzdálenosti musí být protijedoucí vozidlo, aby se k němu mohl odhodlat. Není to ostatně ani možné, neboť je to závislé vždy na konkrétní situaci.

A těmito otázkami se žalovaný ani prvoinstanční správní orgán nezabývaly, když jak již uvedeno vpředu, zavinění žalobce na nehodě bylo jednostranně odvozováno jen od obecně stanovené povinnosti pro řidiče odbočující vlevo. Takové nazírání na věc je sice jednoduché pro vlastní řešení toho kterého případu, nicméně zjednodušující a ve svých důsledcích i zavádějící. Při aplikaci takto zjednodušeného výkladu by totiž musel být např. vždy vinen z přestupku i ten, kdo by s přiměřenou mírou opatrnosti vyjžděl do míst s omezeným výhledem při vědomí, že mu je příkazovou značkou uložena povinnost dát přednost protijedoucím vozidlům, přestože by ke srážce vozidel došlo v důsledku pirátského způsobu jízdy protijedoucího řidiče s předností. Právě proto je nezbytné v takovýchto případech vždy zhodnotit důsledným způsobem i jednání druhého z účastníků dopravní nehody, k čemuž v přezkoumávané věci odpovídajícím způsobem nedošlo.

Otázky na znalce Ing. M. M. při jeho výslechu jako svědka dne 21. 7. 2011 směřovaly k tomu, zda by žalobce stačil odbočit vlevo za situace, že by M. Ř. jel rychlostí 50 km/hod. Z odpovědi, že ano, pokud by žalobce v průběhu odbočování pokračoval v jízdě, tedy nijak by nezpomaloval a nezastavoval, žalovaný dovodil, že žalobce vlastně vytvořil vozidlu BMW překážku v jízdě. Pro tuto úvahu ale není v daném případě místo, neboť M. Ř. nejel předepsanou rychlostí, s níž uvedený závěr Ing. M. M. spojoval. Jel totiž rychlostí kolem 100 km za hodinu, tedy dvojnásobně vyšší, než z jaké znalec vycházel. Závěry o vině žalobce tak nemají oporu ve správním spisu již jen z tohoto důvodu. Přitom za dané situace se naopak jeví chování žalobce racionálním, neboť kdyby v odbočování pokračoval, zřejmě by vozidlo BMW narazilo čelně do boku vozidla Ford, a to s důsledky nepochybně závažnějšími. Touto otázkou se však orgány veřejné správy zúčastněné na daném přestupkovém řízení vůbec nezabývaly.

V průběhu šetření nebylo rovněž vůbec zjišťováno, jakou rychlostí se M. Ř. řtil po průjezdu zatáčkou na přímém úseku komunikace, kdy ho žalobce také mohl poprvé vidět a vyhodnotit tak svůj záměr na odbočení z hlediska bezpečnosti odbočení. Že však měla jízda M. Ř. co dočinění s pirátstvím na silnici, neúctou k zákonům, navíc pod vlivem alkoholu, o tom nemá krajský soud sebemenších pochyb a ostatně o tom svědčí i výpovědi svědků M. M. („já jsem viděla na horizontu jen černou tečku a pak už kolem mě letělo auto“) a T. M. („... a to již se řtilo to BMW; Myslím si, že řidič Fordu nemohl odhadnout významně vyšší rychlost jízdy BMW a udělal dobře, že zastavil, jinak by odbočit nestihl.“). O skutečném psychickém stavu M. Ř. v té době ostatně mnohé naznačuje ta část výpovědi svědka Š. M., podle níž začal M. Ř. brzdit až poté, co na něho zakřičel, že má před sebou odbočující vozidlo. Z odborného vyjádření Ing. M. M. na straně 19 přitom jasně plyne, že žalobce nepředpokládal (a proč by také měl), že vozidlo BMW se pohybuje tak vysokou rychlostí a že právě tato skutečnost vedla k tomu, že vozidlo Ford najelo a zastavilo v části protisměrného jízdního pruhu. A dále že řidič vozidla BMW mohl zabránit

nehodě v případě, pokud by rychlost jeho jízdy byla v souladu s předpisy o provozu na pozemních komunikacích v obci. Tak se však M. Ř. nechoval, takže nehodě vlastně zabránit vůbec nešlo.

Závěry prvoinstančního správního orgánu na straně páté jeho rozhodnutí proto považuje krajský soud za zcela nepřipadné (žalobce přeci neodbočoval přesto, že protijedoucí vozidlo BMW mohl a měl vidět, ale proto, že toto vozidlo bylo před zahájením odbočování v takové vzdálenosti, že neměl pochyb o tom, že odbočovací manévry bez problémů dokončí a nezastavil v protisměrném pruhu proto, aby protijedoucího jakkoliv omezil, vytvořil mu překážku, nýbrž proto, že to považoval v tu chvíli vzhledem k pirátské jízdě M. Ř. za jediné správné řešení). Při těchto závěrech navíc prvoinstanční správní orgán ponechal zcela stranou výpovědi svědků M. a T. M., pouze jejich provedení zmínil, respektive z odůvodnění jeho rozhodnutí není zřejmé, které skutečnosti z nich měl za prokázané, které nikoliv a proč? Nelze se z něho tak dozvědět, jak se s nimi vypořádal, když jimi byl proveden důkaz a které navíc nepochybně svědčily ve prospěch žalobce (viz výše). Rozhodnutí prvoinstančního správního orgánu tak nesplňuje požadavky správního řádu na jeho odůvodnění (viz § 68 odst. 3 správního řádu).

V důsledku nepřipadné interpretace závěrů obsažených v odborném vyjádření Ing. M. M. a nevypořádání se se všemi provedenými důkazy, krajskému soudu nezbylo, než konstatovat, že se prvoinstanční správní orgán dopustil vážných procesních vad. A protože je žalovaný nezjistil a neodstranil, zatížil žalované rozhodnutí stejnými chybami. Proto krajský soud žalované rozhodnutí pro podstatné porušení ustanovení o řízení, jež mělo za následek nezákonné rozhodnutí ve věci samé, podle § 76 odst. 1 písm. c) s.ř.s. zrušil a věc žalovanému vrátil k dalšímu řízení (§ 78 odst. 4 s.ř.s.). Právními názory krajského soudu vyslovenými v tomto rozsudku bude žalovaný v dalším řízení vázán (viz § 78 odst. 5 s.ř.s.), tedy odstraní vytýkané nedostatky a ve věci znovu rozhodne.

Žalobce byl ve věci úspěšný, a proto má nárok na náhradu nákladů řízení (§ 60 odst. 1 s.ř.s.). Jeho důvodně vynaloženými náklady soudního řízení byly zaplacený soudní poplatek ve výši 3.000,- Kč a poštovné vynaložené v souvislosti s podáním žaloby. Náklady řízení je žalovaný povinen zaplatit žalobci podle výroku č. II tohoto rozsudku.

P o u č e n í :

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.

V Hradci Králové dne 31. ledna 2013

JUDr. Pavel Kumprecht, v. r.
samosoudce