



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem JUDr. Lukášem Hlouchem, Ph.D., ve věci

žalobce: K. K.
bytem X

zastoupen L. U.
obecný zmocněnec
bytem X

proti

žalovanému: Krajský úřad Jihomoravského kraje
sídlem Žerotínovo nám. 449/3, Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 3. 2019, č. j. S-JMK 28442/2019/OD/Kš,
č.j. JMK 39381/2019

takto:

- I. Žaloba **s e z a m í t á**.
- II. Žalobce **n e m á p r á v o** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **s e n e p ř i z n á v á** náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobce napadl u Krajského soudu v Brně (dále též „krajský soud“) svou žalobou rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 3. 2019, č. j. S-JMK 28442/2019/OD/Kš, č. j. JMK 39381/2019 (dále též „napadené rozhodnutí“), jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce proti rozhodnutí Městského úřadu Židlochovice, odboru dopravy, ze dne 5. 12. 2018, č. j. 205741/2017 (dále též „prvostupňové rozhodnutí“ nebo „rozhodnutí o přestupku“).
2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupků provozovatele vozidla podle ust. § 125f odst. 1 bod 4 ve spojení s ustanovením § 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 361/2000 Sb. nebo zákona o silničním provozu“), kterých se měl dopustit tím, že:
 - a) dne 5. 4. 2017 v 17:04 hodin v obci Rajhrad, Stará Pošta, sil. III/42510 v km 1,1 blíže neustanovený řidič vozidla r. z.: X překročil nejvyšší povolenou v obci o méně než 20 km/h, kdy v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h, jel rychlostí 61 km/h, resp. 58 km/h (dle toleranční odchylky měření 3 km/h), a tím jako provozovatel vozidla v rozporu s ustanovením § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemní komunikaci stanovená tímto zákonem [dále také „přestupek a)“].
 - b) dne 6. 4. 2017 v 09:03 hodin v obci Židlochovice, Žerotínovo nábřeží, sil. II/425 v km 7,6 blíže neustanovený řidič vozidla r. z.: X překročil nejvyšší povolenou v obci o méně než 20 km/h, kdy v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h, jel rychlostí 66 km/h, resp. 63 km/h (dle toleranční odchylky měření 3 km/h), a tím jako provozovatel vozidla v rozporu s ustanovením § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemní komunikaci stanovená tímto zákonem [dále také „přestupek b)“].
3. Za spáchání těchto přestupků byla žalobci ve společném řízení uložena pokuta v úhrnné výši 1 500 Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

II. Napadené rozhodnutí

4. V rámci odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný nejprve zrekapituloval obsah správního spisu a dosavadní průběh řízení. Žalovaný přezkoumal napadené rozhodnutí v celém rozsahu, včetně řízení, které jeho vydání předcházelo. Následně se již zabýval vypořádáním odvolacích námitek, které byly proti prvostupňovému rozhodnutí uplatněny.
5. K námitkám směřujícím k otázce, zda v případě žalobce byly dány podmínky pro uplatnění odpovědnosti provozovatele vozidla, žalovaný uvedl, že podle karty vozidla je účastník ode dne 24. 3. 2003, tedy v době spáchání přestupku ze dne 5. 4. 2017 a 6. 4. 2017 provozovatelem předmětného vozidla. Pokud účastník řízení výše uvedené vozidlo prodal a neměl v úmyslu je dále provozovat, pak jej vázala povinnost tuto skutečnost v souladu se zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích oznámit také v registru vozidel. Postup při podání žádosti o změny údajů, resp. kdo tuto žádost podává, je popsán právě v citovaném zákonu, a to jak v

nyní účinném znění, tak i v jeho znění před novelizací, kdy tato povinnost vždy vázala především původního vlastníka (provozovatele). Pokud by účastník řízení argumentoval, že k „přepisu vozidla“ zavázal osobu kupující vozidlo, pak odvolací orgán konstatuje, že soukromoprávní vztah mezi zmocněncem a zmocnitelem a nesplnění povinnosti zmocněnce (nepodání žádosti o změnu údajů) nemůže vyvinut původního provozovatele vozidla ze správního deliktu spáchaného s vozidlem, které *de iure* stále provozuje on. Zákonodárce pamatoval právě na případ, kdy by došlo v mezidobí od podání žádosti po provedení změny údajů v registru vozidel ke spáchání přestupku s předmětným vozidlem, a stanovil, že v takovém případě provozovatel vozidla za přestupek provozovatele neodpovídá, což však není nyní řešený případ, když k podání žádosti o změnu provozovatele nedošlo.

6. Žalovaný k podmínkám uplatnění odpovědnosti provozovatele vozidla dále zdůraznil, že kromě tvrzení samotného žalobce správní orgány nedisponují žádným relevantním důkazem, že řidičem byla skutečně označená osoba, tedy neexistují skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti konkrétní osobě, a správní orgán postupoval správně, když řízení o přestupku nezahájil, ale věc odložil (viz k tomu rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 2. 2016, sp. zn. 1 As 237/2015).
7. Žalovaný vyložil dále smysl a účel odpovědnosti provozovatele. Cílem zavedení úpravy přestupku provozovatele vozidla bylo, aby zmíněné delikt ní jednání nezůstalo nepotrestáno a aby za něj v případě nezjištění totožnosti pachatele odpovídal provozovatel vozidla. Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za porušení povinností řidiče podle zákona o silničním provozu není protiústavní (k tomuto blíže nález Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 15/16).
8. Výpisem z registru vozidel nebylo zjištěno, že by účastník řízení podal před spácháním obou přestupků žádost o změny provozovatele vozidla. Rovněž tuto skutečnost nijak nedoložil. Chybný je názor obviněného, když se domnívá, že správní orgán musí prokazovat jím tvrzené skutečnosti a verzi skutkového děje. Primárně je důkazní břemeno na správním orgánu (řízení o přestupku vychází ze zásady oficiality), pokud je však tvrzením obviněného z přestupku některý z důkazů zpochybněn, přesouvá se důkazní břemeno na jeho stranu a je pouze na něm, aby svá tvrzení prokázal (srov. § 52 správního řádu). Názor obviněného by v podstatě znamenal, že jakékoli jeho tvrzení musí dokazovat správní orgán, což by vedlo ke zcela absurdním situacím (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 3 As 9/2013 – 35 ze dne 2. 5. 2013).
9. Ohledně namítaného porušení práva nahlížet do správního spisu žalovaný uvedl, že účelem seznámení se s podklady pro vydání rozhodnutí podle ust. § 36 odst. 3 správního řádu je právě možnost účastníka seznámit se s obsahem správního spisu v době bezprostředně předcházející vydání rozhodnutí, tj. v době, kdy mezi seznámením se s podklady a vydáním rozhodnutí již není správní spis o další důkazní prostředky doplňován. Dle odvolacího správního orgánu nebylo účastníkovi řízení upřeno právo na nahlédnutí do spisu a seznámení se s podklady pro vydání rozhodnutí, nýbrž účastník tohoto práva nevyužil, a to zejména tím, že se nedostavil k provedení důkazů, o kterém byl včas a řádně zpraven přípisem ze dne 12. 11. 2018. Následný postup, kdy se účastník řízení dostavil po vydání rozhodnutí k prvostupňovému orgánu a vzhledem nepřítomnosti oprávněné úřední osoby mu nebylo umožněno nahlédnout do správního spisu, nemá podle žalovaného vliv na zákonnost rozhodnutí. Konec konců účastník řízení se reálně seznámil se spisem dne 28. 1. 2019.

10. K odvolacím námitkám směřujícím proti zjištění skutkového stavu věci (výstupy z měřicích zařízení) žalovaný konstatoval, že nemá žádný důvod pochybovat o správnosti měření automatizovaného technického prostředku RAMER 10T. Zdůraznil, že součástí spisové dokumentace je ověřovací list, ze kterého je zřejmé, že v době spáchání přestupku, byla měřidla řádně ověřena a ověření bylo platné (viz strana č. 3 spisu). Žalovaný výslovně uvedl, že *„přestupek ze dne 6. 4. 2017 byl zjištěn radarovým rychloměrem RAMER 10T, který byl řádně umístěn v souladu s návodem výrobce a jeho funkce ověřena autorizovaným metrologickým střediskem.“* Vozidlo se nachází ve svazku radarových paprsků, což správnost provedeného měření potvrzuje. Prvostupňový orgán ve správním řízení opatřil takové důkazy, které s ohledem na povahu věci vedou s dostatečnou přesvědčivostí k závěru, že se obviněný dopustil přestupku provozovatele vozidla.
11. Žalovaný souhrnným způsobem vyhodnotil, že skutečnosti rozhodné pro uplatnění odpovědnosti provozovatele vozidla vyplývají z podkladů obsažených ve spise a na základě podkladů, které shromáždil prvostupňový orgán za prokázané.
12. Žalovaný po přezkoumání napadeného rozhodnutí a řízení jeho vydání předcházející neshledal rozpor s právními předpisy. Na základě oznámení policie o spáchání přestupku nezjištěnou osobou prvostupňový orgán účastníku řízení jakožto provozovateli vozidla v souladu s ust. § 125h odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., zaslal výzvu k podání vysvětlení, přičemž mu k tomu stanovil lhůtu určenou zákonem. Tato výzva byla řádně v souladu s právními předpisy doručena. Žalobce ve lhůtě stanovené výzvou sdělil, že vozidlo prodal, což dokládal přiloženou kupní smlouvou. Předvolaný kupující motorového vozidla odepřel podat výpověď. Z tohoto důvodu bylo s žalobcem jako provozovatelem vozidla zahájeno řízení o přestupku provozovatele vozidla, v jehož rámci vydal prvostupňový orgán rozhodnutí o přestupku provozovatele vozidla.
13. Podle názoru žalovaného byly splněny podmínky pro vydání rozhodnutí o spáchání přestupku dle ust. § 125f odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., přičemž prvostupňový orgán dostatečně prokázal, že se účastník řízení tohoto přestupku dopustil. Oba přestupky naplňovaly shodnou skutkovou podstatu dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zák. č. 361/2000 Sb. a za tento přestupek je ukládána pokuta od 1.500,- Kč do 2.500,- Kč. Prvostupňový orgán uložil žalobci pokutu ve výši 1.500,- Kč. Odvolací orgán uloženou sankci považuje za zcela přiměřenou a odůvodněnou.
14. Z uvedených důvodů žalovaný odvolání zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil jako zákonné a správné.

III. Žaloba

15. Žalobce uvedl ve své žalobě proti napadenému rozhodnutí následující žalobní body. Předně namítl, že v době spáchání přestupku nesplňoval podmínky pro uplatnění objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, neboť již v době spáchání přestupku nebyl vlastníkem ani provozovatelem vozidla, vozidlem tedy nedisponoval a formálně neměl možnost kontrolovat či jakýmkoli způsobem ovlivňovat kdo vozidlo řídí, ani jestli je vozidlo užíváno v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „ZPPK“) a navazujícími právními předpisy.
16. K tomu žalobce doplnil, že si je vědom toho, že sice nebyly naplněny podmínky obecné liberace stanovené v § 125f odst. 6 písm. b) ZPPK, nicméně ze znění celého

odst. 6 vyplývá, že jádrem liberačního důvodu je skutečnost, že osoba, která je v evidenci registru silničních vozidel evidována jako vlastník a/nebo provozovatel, již ve skutečnosti nemá nad vozidlem kontrolu a nemůže reálně ovlivnit, co se s vozidlem děje.

17. Obdobný stav panoval v nyní projednávaném případě, neboť vozidlo, s nímž měl být spáchán přestupek, ke dni 28. 4. 2014 změnilo svého vlastníka a tohoto dne přešla veškerá odpovědnost za prodané vozidlo, jakožto i povinnosti provozovatele vozidla uložené § 10 ZPPK na nového vlastníka.
18. Žalobce dále obsáhle na základě zákonné úpravy a judikatury vyložil, že vlastnické právo k vozidlu je převedeno okamžikem nabytí účinnosti kupní smlouvy. Převod vlastnického práva podle jeho názoru vylučuje, aby provozovatel vozidla i nadále nesl odpovědnost za dodržování povinností řidičem vozidla. Podle jeho názoru sankce u objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla zavedl zákonodárce primárně proto, aby provozovatel vozidla, měl motivaci zajistit, aby s vozidlem nebyly páčány přestupky, cílem čehož je nepochybně přispět k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a předejít újmám na zdraví a majetku. Sankcionování osoby, která fakticky nemůže ovlivnit, kdo vozidlo řídí, ani dohlédnout na to, aby s vozidlem nebyly dále páčány další přestupky, je společensky nežádoucí, stejně jako striktní aplikace vedlejšího cíle zákonodárce, totiž efektivně postihnout co největší množství přestupků (v cestě prostému upřednostnění tohoto cíle stojí právě koncepce objektivní odpovědnosti).
19. K tomu dále žalobce poukázal na odůvodnění nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 15/16. Podle názoru žalobce lze odpovědnost provozovatele vozidla systematicky odvodit od čl. 11 odst. 3 Listiny, podle něhož vlastnictví zavazuje. Právě vlastník je nejčastěji zapsaným provozovatelem vozidla zapsaným v registru silničních vozidel. Žalobce se domnívá, že tento princip lze naopak aplikovat na nového vlastníka, který po materiální stránce naplňuje veškeré znaky vlastníka a provozovatele vozidla, má nad vozidlem výlučnou kontrolu, vozidlo spravuje, stará se o něj a může také ovlivnit, komu vozidlo svěří. Stavem, kdy je objektivní odpovědnost provozovatele vázaná na reálný stav, přitom Ústavní soud v nálezu sp. zn. Pl. ÚS 15/16 argumentoval v provedeném testu proporcionality a je tedy zřejmé, že počítá s aplikací tohoto postupu v praxi.
20. Podle názoru žalobce vede výklad žalovaného k absurdním důsledkům, neboť mezi sebou koliduje soukromoprávní status vlastníka vozidla a jeho dispoziční oprávnění oproti veřejnoprávnímu statusu provozovatele, což žalobce dokládá na fiktivním příkladu. Aby mohl provozovatel vozidla dostát svým povinnostem, musí si ponechat vozidlo ve své moci do doby, než proběhne přepis vozidla v registru silničních vozidel na nového vlastníka. Žalobce je toho názoru, že pro zachování účelu odpovědnosti provozovatele vozidla je třeba nahlížet na nového vlastníka jako na fiktivního provozovatele.
21. Další námítky žalobce se týkaly zjištění skutkového stavu věci. U skutkové podstaty přestupku b) ze dne 6. 4. 2017, 9:03 hodin žalobce již v odvolání namítal, že vozidlo zachycené na snímku se nachází mimo oblast radarového svazku a že měření nebylo provedeno v souladu s návodem k obsluze měřicího zařízení. K tomu žalovaný pouze

- vedl, že vozidlo se v oblasti radarového svazku nacházelo, aniž by toto tvrzení podpořil jakýmkoli důkazy.
22. Pokud tedy ze snímku č. 21662 ze dne 6. 4. 2017, 9:03 hodin založeného ve spisu není zřetelně poznat, zda se vozidlo v oblasti radarového svazku skutečně nacházelo a žalobce tuto skutečnost v odvolání namítal, nelze považovat za akceptovatelné vypořádání s touto námitkou, pokud bez dalšího napadené rozhodnutí pracuje s tvrzením, že vozidlo na sporném snímku v oblasti radarového svazku je.
23. Dále žalobce poukázal na to, že podle podkladů založených ve správním spisu byl tento přestupek zaznamenán měřičem s výrobním číslem 15/0500, ke kterému je ve spisu přiřazen ověřovací list č. 136/16 vystavený pro měřidlo Ramer AD9T. Žalovaný však chybně vycházel z toho, že tento přestupek byl zjištěn *radarovým rychloměrem RAMER 10T, který byl řádně umístěn v souladu s návodem výrobce a jeho funkce ověřena autorizovaným metrologickým střediskem*. Žalobce v tomto nedostatku napadeného rozhodnutí spatřuje nepřezkoumatelnost, resp. hrubé porušení práva na spravedlivý proces. Zároveň se nelze spokojit s odůvodněním, že žalovaný udělal pouhou formální chybu, neboť veškerá jeho argumentace nasvědčuje tomu, že se zabýval správností ustanovení měřidla Ramer 10T, jakožto i správností výstupu z tohoto měřidla, naopak nic nenasvědčuje tomu, že by posuzoval správnost měření a ustanovení měřidla AD9T a pouze se „přepsal“.
24. V posledním žalobním bodě žalobce poukázal na procesní pochybení prvostupňového orgánu. Po vydání rozhodnutí prvostupňového orgánu chtěl jeho zmocněnec pro účely sepsání odvolání dne 24. 1. 2019 v 10:10 nahlédnout do spisu, přičemž realizace tohoto práva, které mu náleží dle § 38 odst. 1 správního řádu, mu byla odepřena s odůvodněním, že tento úkol nelze provádět mimo úřední hodiny správního orgánu.
25. O odepření nahlédnutí do spisového materiálu vyhotovil pouze úřední záznam, ačkoliv mu § 38 odst. 5 správního řádu prikazuje v případě odepření nahlížení do spisu vydat o tomto odepření usnesení, proti němuž lze podat opravný prostředek. Dále je nutno konstatovat, že prvostupňovým orgánem aplikovaný postup odporuje i principům právní jistoty a předvídatelnosti postupu orgánů veřejné moci v souladu s právem a zákonem zakotvenými požadavky.
26. Ze všech uvedených důvodů žalobce navrhl, aby soud zrušil napadené rozhodnutí včetně prvostupňového rozhodnutí a přiznal mu náhradu nákladů řízení.

IV. Vyjádření žalovaného a replika žalobce

27. Žalovaný shrnul ve svém vyjádření k žalobě ze dne 28. 6. 2019 podstatu věci a průběh řízení před správními orgány. K jednotlivým žalobním námitkám uvedl následující argumentaci.
28. K námitce, že žalobce již nebyl k datu spáchání přestupků vlastníkem vozidla, žalovaný uvedl, že pokud již žalobce nechtěl vozidlo dále provozovat, měl to oznámit v souladu se zákonem č. 56/2001 Sb. také registru silničních vozidel. Pokud žalobce tvrdil, že k „přepisu vozidla“ zavázal osobu kupující, pak žalovaný uvedl, že tento soukromoprávní vztah nemůže vyvinut původního provozovatele vozidla ze správního deliktu spáchaného s vozidlem, které *de iure* stále provozuje on. V případě žalobce nebyl

naplněn liberační důvod v ustanovení § 125f odst. 5 písm. b) zákona o silničním provozu. Tento liberační důvod pak nelze analogicky rozšiřovat.

29. Podklady uvedené ve správním spisu dostatečně prokazují správnost měření a žalovaný nemá žádný důvod pochybovat o správnosti měření. Podle ověřovacího listu je zřejmé, že měřidla byla řádně a platně ověřena. Žalovaný považuje námitku žalobce za účelovou.
30. Žalovaný připustil, že v napadeném rozhodnutí došlo k chybě v psaní při uvedení chybně radarového rychloměru Ramer 10T a odlišné strany správního spisu. Nicméně tyto zřejmé nesprávnosti nemají vliv na zákonnost rozhodnutí, neboť jinak je rozhodnutí odůvodněno zcela dostatečně a srozumitelně a netrpí ani jinou vadou, která by mohla mít za následek nezákonnost rozhodnutí.
31. Co se týká namítaného procesního pochybení při snaze zmocněnce žalobce nahlédnout do správního spisu, k tomu žalovaný uvedl, že žalobce sám tohoto práva nevyužil, a to zejm. proto, že se nedostavil k provedení důkazů, o kterém byl včas a řádně zpraven přípisem ze dne 12. 11. 2018 (s. 16 správního spisu). Následný postup, kdy se zmocněnec žalobce domáhal nahlédnutí do správního spisu v době nepřítomnosti oprávněné úřední osoby, nemá vliv na zákonnost rozhodnutí. Konec konců, žalobce se reálně seznámil se správním spisem dne 28. 1. 2019.
32. V **replíce** ze dne 27. 8. 2019 žalobce odkázal na svou argumentaci v žalobě a setrval na jejím petitu. Blíže uvedl, že žalovaný došel k nesprávnému, respektive neúplnému teleologickému výkladu, pokud tvrdí, že smyslem či cílem zavedení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla je pouze to, aby delikt ní jednání nezůstalo nepotrestáno, neboť při svém výkladu ze záměru zákonodárce zcela vynechal účel trestání osoby, která má reálně možnost ovlivnit, co se s vozidlem děje, respektive komu svěří jeho řízení.
33. Rovněž jde o přepjatý právní formalismus, pokud prvostupňový orgán i žalovaný lpí na striktní aplikaci zákonného ustanovení, které však 1) neodpovídá reálnému stavu, 2) nekoreluje s čl. 11 Listiny, dle kterého vlastnictví (nikoliv tedy zápis v registru, nýbrž reálný společenský stav) zavazuje.
34. K tvrzení žalovaného ohledně zjištění skutkového stavu na základě měření rychloměrem žalobce dodal, že ověřovací list měřidla nijakým způsobem nepodporuje skutečnost, že se vozidlo na snímku nachází v radarovém svazku. Ověřovací list pouze dokládá, že měřidlo je kalibrováno a pracuje za laboratorních – zkušebních podmínek tak, jak má. Pokud tedy z fotografie, která je výstupem měření, není bez důvodných pochybností zřejmé, že se vozidlo nachází v radarovém svazku (což v daném případě zřejmě není), nelze tuto situaci rozhodnout na základě toho, jestli má měřidlo platný ověřovací list.

V. Posouzení věci krajským soudem

35. Krajský soud předně posuzoval, zda byly splněny podmínky řízení, přičemž dospěl k závěru, že žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, dále jen „s. ř. s.“), osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.) a jedná se o žalobu přípustnou (§ 65, § 68, § 70 s. ř. s.).
36. V souladu s ust. § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. přezkoumal krajský soud napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů, včetně řízení předcházejícího jeho vydání,

přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu.

37. Soud ve věci rozhodl v souladu s ust. § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení ústního jednání, neboť účastníci řízení s tímto postupem souhlasili a krajský soud nepovažoval ústní projednání věci za nezbytné.
38. Ze **správního spisu** prvostupňového orgánu vyplývají následující skutečnosti. Ve spisu jsou založena dvě oznámení o přestupku ze dne 6. 4. 2017 [k přestupku a) spáchanému dne 5. 4. 2017] a ze dne 7. 4. 2017 [k přestupku b) spáchanému dne 6. 4. 2017], k nimž jsou přiloženy výstupy z měřicího zařízení. Na fotografii dokumentující přestupek a) ze dne 5. 4. 2017 je zobrazeno vozidlo X RZ X na příjezdu zprava na silnici III/42510 (1,1 km) v místě měření Stará pošta s naměřenou rychlostí 61 km/h. Na fotografii dokumentující přestupek b) ze dne 6. 4. 2017 je zachyceno totéž vozidlo při průjezdu Židlochovicemi na silnici II/425 (7,6 km) rychlostí 66 km/h, přičemž jde o výjezd doleva (vozidlo je zachyceno celé v levém horní části fotografie). Dále je ve spisu založena karta vozidla (výpis z registru silničních vozidel), z níž vyplývá, že provozovatelem vozidla ode dne 24. 3. 2003 byl žalobce. Z přehledu operací s tímto vozidlem v registru v pozdějším období nevyplývá, že by došlo k převodu vozidla na jiného vlastníka či provozovatele, ani že by v tomto směru byla podána žádost. Ve spisu jsou založeny ověřovací listy k oběma užitým měřicím zařízením, a to k měřidlu RAMER AD9T (výr. číslo 15/500) schválenému mj. pro umístění Žerotínovo nábřeží, Židlochovice s platností do 13. 7. 2017, a dále k měřidlu RAMER 10T (výr. číslo 15/0184) schválenému mj. pro umístění Rajhrad, Stará pošta 760 s platností do 28. 9. 2017.
39. Řízení o přestupku provozovatele vozidla bylo zahájeno doručením příkazu ze dne 9. 1. 2018 (tzn. dne 19. 1. 2018), přičemž po podání odporu (k němuž žalobce připojil kupní smlouvu na předmětné vozidlo ze dne 28. 10. 2014) byl žalobce vyzván o provádění důkazů mimo ústní jednání dne 4. 12. 2018 s tím, že byl poučen o možnosti vyjádřit se k podkladům pro rozhodnutí po provedení důkazů. Následně bylo dne 6. 12. 2018 vydáno prvostupňové rozhodnutí. Poté se zmocněnec žalobce dne 24. 1. 2019 dostavil k prvostupňovému orgánu s tím, že požadoval nahlédnutí do spisu. Dle úředního záznamu sepsaného téhož dne oprávněná úřední osoba nebyla toho času přítomna. Jelikož zmocněnec žalobce předem neměl nahlížení domluveno, nebyl mu spis poskytnut a byl poučen o tom, aby se na nahlédnutí dohodl telefonicky. Následně bylo podáno ve věci blanketní odvolání a poté zmocněnec žalobce prostřednictvím substituta nahlédl do spisu dne 28. 1. 2019, přičemž si pořídil kopie spisové dokumentace. Teprve poté prvostupňový orgán dne 29. 1. 2019 vyzval žalobce k odstranění nedostatků blanketního odvolání.
40. Ve spisu žalovaného je založen záznam o měření rychlosti přestupku b) ze dne 7. 4. 2017, na nějž je promítnuta do fotografie z měřicího zařízení kontrolní šablona (s viditelným vyznačením radarového svazku a kolmic pro kontrolu měření).
41. K žalobce připojil žalobce kopii usnesení Městského úřadu Moravské Budějovice ze dne 13. 2. 2019, jímž bylo zastaveno řízení ve věci žádosti změny vlastníka nebo provozovatele silničního vozidla do registru silničních vozidel u vozidla F. P. RZ X zahájené dne 25. 1. 2019, neboť dřívější vlastník (žalobce) nedoložil doklady potřebné

k zápisu změny vlastníka. Ke dni 13. 2. 2019 byly tomuto správnímu orgánu doručeny doklady k zániku vozidla, a proto bylo řízení zastaveno.

42. Žaloba **není důvodná**.

43. K jednotlivým žalobním námitkám krajský soud uvádí následující zdůvodnění.

A) Podmínky pro uplatnění přestupkové odpovědnosti provozovatele

44. Klíčovou či stěžejní žalobní námitkou je bezpochyby polemika žalobce se smyslem a účelem odpovědnosti provozovatele za přestupek podle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu ve vztahu ke skutkovým okolnostem předmětné věci. Krajský soud se neztotožňuje se závěry žalobce, že je třeba v jeho případě teleologicky redukovat dosah tohoto odpovědnostního schématu a dovodit, že žalobce se liberoval, neboť předmětné vozidlo již několik let před spácháním přestupkových jednání tímto vozidlem neznámým řidičem prodal jiné osobě. Naopak krajský soud má za to, že konstrukce odpovědnosti provozovatele, která je subsidiární vůči odpovědnosti řidiče za přestupek spočívající v porušení pravidel silničního provozu, jednoznačně zahrnuje i tuto situaci.

45. Jak vyplývá ze správního spisu, žalobce prodal vozidlo F. P. RZ X na základě kupní smlouvy uzavřené s panem J. L. dne 28. 10. 2014, přičemž kupní cena měla být zaplacená při podpisu smlouvy a vlastnické právo tímto okamžikem přejít na kupujícího. Podle ustanovení § 11 a § 12 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění účinném k datu uzavření kupní smlouvy, bylo povinností vlastníka silničního vozidla podat žádost o zápis změn údajů zapisovaných do registru silničních vozidel do 10 pracovních dnů od vzniku skutečnosti, která zakládá změnu zapisovaného údaje (tzn. ode dne uzavření kupní smlouvy). Je zřejmé a mezi stranami nesporné, že žalobce takto nepostupoval, pročez jako provozovatel vozidla vystupoval i nadále v registru silničních vozidel on.

46. Ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu ve znění účinném k datu spáchání přestupkového jednání konstruovalo odpovědnost provozovatele vozidla za přestupek následovně: *Provozovatel vozidla se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.* Zároveň z této odpovědnosti připouští zákon výjimku upravenou v ustanovení § 125f odst. 6, podle něhož *provozovatel vozidla za přestupek podle odstavce 1 neodpovídá, jestliže prokáže, že v době před porušením povinnosti řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích a) bylo vozidlo, jehož je provozovatelem, odcizeno nebo byla odcizena jeho tabulka s přidělenou státní poznávací značkou, nebo b) podal žádost o zápis změny provozovatele vozidla v registru silničních vozidel.*

47. Lze zcela souhlasit se žalovaným v tom, že žalobce se do uvedené situace vystavil zcela sám svým nedůsledným jednáním, kdy nepodal žádost o zápis změny provozovatele (vlastníka) vozidla v registru silničních vozidel, a to nejen v zákonné desetidenní lhůtě, ale ani několik let poté. Pokud se žalobce dovolává v tomto kontextu možné analogie se zákonným liberačním důvodem, nelze mu přisvědčit. Předně platí obecné výkladové pravidlo, že výjimky nemají být rozšiřovány (*singularia non sunt extendenda*). Za druhé pak ani srovnávané situace nejsou pokryté stejným účelem, jak tvrdí žalobce. Zatímco zákonný liberační důvod z odpovědnosti provozovatele svědčí proto, že provozovatel

podáním žádosti jedná v souladu se zákonem a směřuje k uvedení veřejnoprávní evidence do souladu se soukromoprávním stavem věcí, v případě situace žalobce tomu tak není.

48. Pokud žalobce vozidlo X skutečně prodal, tak ani v zákonné lhůtě ani poté nepřikročil k uvedení údajů v registru silničních vozidel do souladu s hmotněprávním stavem věci. Tím na sebe zcela logicky vztáhl riziko odpovědnosti za vozidlo v těch případech, kdy jde o odpovědnost provozovatele, a nikoliv řidiče vozidla. Na okraj této argumentace krajský soud podotýká, že na tom nic nemění ani tvrzení, že žalobce zmocnil nového vlastníka vozidla k podání žádosti o změnu zápisu údaje v registru silničních vozidel, i kdyby tuto plnou moc prokázal, což se nestalo.
49. Uvedeným závěrům odpovídá i názor Ústavního soudu prezentovaný v nálezu sp. zn. Pl. ÚS 15/16, který se sice netýká zcela obdobné věci, ale Ústavní soud v něm přdestřel systematicko-teleologický výklad institutu přestupkové odpovědnosti provozovatele vozidla ve smyslu § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu. Je třeba především zdůraznit závěr Ústavního soudu o charakteru této odpovědnosti (bod 97 odůvodnění tohoto nálezu), kde se uvádí, že *„Správní delikt podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu zasahuje výlučně do vlastnického práva provozovatele vozidla podle čl. 11 odst. 1 Listiny. S obviněním ze spáchání tohoto deliktu není spojen žádný významný zásah do osobnostních práv obviněného, který by se například v podobě určitého stigmatizujícího působení dotýkal jeho jména a dobré pověsti (význam tohoto hlediska pro rozlišení povahy trestních obvinění připustil i Evropský soud pro lidská práva, například rozsudek velkého senátu ze dne 23. 11. 2006 ve věci stížnosti č. 73053/01 Jussila proti Finsku). Pokuta, respektive určená částka, sice nepřímou umožňuje potrestání porušení povinností řidiče a pravidel provozu na pozemních komunikacích, vzhledem k objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla má však spíše regulační funkci ve vztahu k jednání účastníků silničního provozu. Tím vším se tento správní delikt liší od některých jiných správních deliktů, například přestupků proti občanskému soužití nebo proti majetku (dříve § 49 a 50 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, nyní § 7 a 8 zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích), u nichž uznání vinným vypovídá o určitém společensky škodlivém jednání obviněného, což prostor pro jakoukoliv formu objektivní odpovědnosti podstatně zužuje. Obdobně se liší i od přestupků řidičů podle zákona o silničním provozu. Nelze tedy přisvědčit návrhovateli, že jde o neodůvodněnou disparitu v postavení osob stíhaných za správní delikt provozovatele vozidla podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu a osob stíhaných za přestupek řidiče.“*
50. Dále pak v bodě 80 lze nalézt shrnující argumentaci ke vztahu odpovědnosti provozovatele za přestupek a ochraně jeho vlastnického práva. Ústavní soud zde uvádí, že *„Zatímco provozovatel vozidla je jednoznačně určen podle registru silničních vozidel, ke zjištění osoby řidiče, který se dopustil přestupku, dochází až v rámci následného šetření policejního orgánu a na něj navazujícího řízení o přestupku. Vždy závisí na konkrétních okolnostech, zda se podaří shromáždit důkazní prostředky umožňující zjištění pachatele a prokázání jeho viny. Z uvedeného srovnání vyplývá, že objektivní odpovědnost provozovatele vozidla podle napadených ustanovení umožňuje - na rozdíl od stíhání pachatele uvedeného přestupku - v podstatě vždy alespoň nepřímou postihnout porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích. S tím spojený zásah do vlastnického práva provozovatele vozidla je proto potřebný k zajištění účinného působení příslušných povinností řidiče a pravidel provozu na pozemních komunikacích. Tento zásah*

je zmírněn tím, že provozovatel vozidla se následně může domáhat zaplacení částky, jež odpovídá výši jím uhrazené pokuty, respektive určené částky, po skutečném pachateli přestupku.“

51. Krajský soud má za to, že samotný žalobcem citovaný nálezný Ústavního soudu vyvrací námitky žalobce, že takové uplatnění odpovědnosti provozovatele za přestupek již neodpovídá smyslu a účelu této úpravy. Jednání žalobce, který několik let neřešil změnu vlastnictví k vozu, k němuž byl zapsán v registru silničních vozidel jako provozovatel, nezasluhuje žádné právní ochrany.
52. Krajský soud k tomu blíže uvádí, že zákonná úprava provozovatele vozidla je založena na evidenčním principu, tedy formálním stavu věcí zachyceném v registru silničních vozidel. Podle ustanovení § 2 odst. 15 zákona č. 56/2001 Sb. se provozovatelem vozidla rozumí „osoba, která je v registru silničních vozidel zapsána jako vlastník tohoto vozidla, není-li jako jeho provozovatel v registru silničních vozidel zapsána jiná osoba.“ Toto pojetí provozovatele vozidla bylo do zákona zakotveno novelou z. č. 239/2013 Sb. účinnou v této části od 1. 1. 2015 a bylo tak součástí aplikované právní úpravy v době spáchání obou přestupků. Podle důvodové zprávy k této novele byla změna takto navržena proto, že „Cílem hledaného řešení tedy musí být odstranění výše popsaného nežádoucího stavu, kdy určitá část silničních vozidel evidovaných v registru silničních vozidel (nevyrážených ať už dočasně či trvale z registru) se nachází ve výše popsaném přechodném stavu „polopřevodu“, tedy nedokončeného převodu vozidla, kdy není zřejmé, kdo je skutečným vlastníkem vozidla a jako vlastník či provozovatel vozidla je v registru nadále vedena osoba dřívějšího vlastníka (jež zůstane v registru zapsána až do doby „příhlášky“ nového vlastníka (provozovatele)) a obecně změnit způsob vedení registru vozidel a zápisu do něj tak, aby zejména údaje o vlastnících a provozovatelích silničních vozidel aktuálně provozovaných vozidel odpovídaly skutečnosti, a to i s ohledem na nedávno přijatou novelu zákona č. 361/2000 Sb., jež v úpravě navržené s ohledem na řešení problematiky výmluvy na „osobu blízkou“ počítá s odpovědností osoby provozovatele vozidla za správní delikt, pokud není zjištěn skutečný pachatel přestupku na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Z bodu 6 zvláštní části této důvodové zprávy vyplývá, že provozovatel se tak důsledně vymezuje jako osoba zapsaná jako provozovatel v registru silničních vozidel, a není-li taková osoba v registru zapsána, je provozovatelem vlastník. Pro určení provozovatele (na rozdíl od vlastníka) má tedy zápis do registru konstitutivní charakter.
53. Judikatura správních soudů tento výklad pojmu „provozovatel vozidla“ pro kontext odpovědnosti za přestupek potvrzuje. Lze poukázat na rozsudek rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 7. 2019, čj. 1 As 318/2018-41, přístupný na www.nssoud.cz, v němž Nejvyšší správní soud dovodil, že „Postavení provozovatele vozidla a jeho odpovědnost za správní delikt podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu jsou spojeny se zápisem vlastníka nebo jiné osoby v registru silničních vozidel jako provozovatele vozidla, nikoli s pouhým vlastnictvím vozidla jako takovým. Je tedy nerozhodné, kdo je vlastníkem vozidla ve smyslu předpisů soukromého práva, podstatné je, kdo je jako provozovatel vozidla zapsán v registru silničních vozidel.“
54. Co se týká tvrzené kolize soukromoprávního statutu vlastníka vozidla a jeho dispoziční oprávnění oproti veřejnoprávnímu statusu provozovatele a příkladům, které žalobce uvádí, tato tvrzení podle názoru krajského soudu nedokládají nesprávnost aplikace § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu na případ žalobce. Provozovatel, který je bdělý svých práv a povinností, se při prodeji chová opatrně tak, aby sám sebe

nevystavil riziku vzniku přestupkové odpovědnosti. V současné době je právní úprava změny údaje o vlastníku v registru silničních vozidel postavena na tzv. společné žádosti původního a nového vlastníka, kterou lze samozřejmě provádět i za využití zmocnění (§ 8 zákona č. 56/2001 Sb.).

55. Je tedy jednoznačné, že žalobci jako provozovateli předmětného vozidla bylo nutno přičítat odpovědnostní následky plynoucí z porušení pravidel silničního provozu jinou osobou, která jeho vozidlo užíla k jízdě po silniční komunikaci. Zároveň se žalobce těchto následků nemůže zprostit poukazem na jinou osobu, které mělo svědčit vlastnické právo, ale která není jako vlastník vedena v registru silničních vozidel.
56. Na těchto závěrech nemůže nic změnit ani žalobcem předložené usnesení Městského úřadu Moravské Budějovice ze dne 13. 2. 2019, které vypovídá o tom, že žádost o změnu vlastníka předmětného vozidla byla podána až ke dni 25. 1. 2019 a následně bylo řízení o ní zastaveno.

B) Zjištění skutkového stavu věci (měření rychlosti)

57. Ohledně námitek k podkladům pro rozhodnutí o obou přestupcích krajský soud uvádí následující.
58. Žalobce namítal pouze ve vztahu ke skutkové podstatě přestupku b) spáchaného dne 6. 4. 2017, že dle fotografie je měření mimo oblast radarového svazku a že měření nebylo provedeno v souladu s návodem k obsluze měřicího zařízení. Krajský soud po seznámení s příslušným záznamem z měřicího zařízení konstatuje, že na fotografii nejsou vidět žádné překážky ani zjevné vady. Je však pravdou, že vozidlo X RZ X je (celé) zachyceno na výjezdu ze situace v levém horní čtvrtině fotografie.
59. Tvrzení, zda je taková pozice vozidla mimo oblast radarového svazku, by muselo být prověřeno kontrolní šablonou. To bylo provedeno v odvolacím řízení, kdy ve správním spisu žalovaného je obsažen záznam o měření včetně fotografie, na níž je promítnuta kontrolní šablona i kolmice dle nastavení měřicího zařízení. Podle názoru krajského soudu je zřejmé, že konec vozidla (pravé zadní kolo) je zachyceno v prostoru mezi kolmicemi, tudíž došlo ke správnému výsledku měření za předpokladu, že vozidlo bylo ověřeným měřicím zařízením změřeno řádně. Příp. možnou odchylku od skutečné rychlosti vozidla kompenzuje paušální odečet 3 km/h. Se žalovaným lze tedy souhlasit v tom, že záznam o měření vozidla žalobce ze dne 6. 4. 2017 nevykazuje zásadní nesrovnalosti, aby bylo třeba provádět další dokazování.
60. Své závěry žalovaný založil na kontrole záznamu o měření skrze šablonu, což však v napadeném rozhodnutí dostatečně nezdůraznil. Předmětný podklad (záznam o měření) má tedy všechny předpoklady k tomu, aby mohl být stěžejním důkazem o rychlosti vozidla v daný časový okamžik a na daném místě [Židlochovice na silnici II/425 (7,6 km), Žerotínovo nábřeží].
61. Co se týká navazující námitky, že žalovaný zaměnil v odůvodnění napadeného rozhodnutí obě použitá měřicí zařízení a uvedl ke skutkové podstatě přestupku b), že bylo měření provedeno přístrojem RAMER 10T, krajský soud považuje tuto výtku za věcně opodstatněnou. Z napadeného rozhodnutí je patrné, že žalovaný se dopustil při práci se správním spisem omylu, když k námitkám týkajícím se přestupku b) odkázal na ověřovací list rychloměru RAMER 10T, ačkoliv měření bylo v tomto případě provedeno rychloměrem RAMER AD9T. Tato nesprávnost však podle krajského

soudu nedosahuje intenzity nepřezkoumatelnosti pro nesrozumitelnost, neboť uvedená záměna je vzhledem k obsahu správního spisu i dalšímu textu napadeného rozhodnutí zcela zřejmé. Lze uzavřít, že jde o písařskou chybu vzniklou mechanickým opisováním názvů obou rychloměrů při tvorbě napadeného rozhodnutí.

62. Podstatné je to, že k měřicímu zařízení RAMER AD9T byl ve správním spisu založen ověřovací list, podle něhož bylo ověření k datu provedení měření platné. Jedná se tedy o nedostatek odůvodnění napadeného rozhodnutí, který nemá vliv na zákonnost, neboť nedošlo k materiální záměně obou skutků a jejich hodnocení.

C) Nahlížení zmocněnce do spisu u prvostupňového orgánu

63. Ohledně námitek žalobce, v nichž bylo z jeho strany tvrzeno, že prvostupňový orgán odepřel jeho zmocněnci nahlédnout do spisu, a následně o tom nevydal v souladu se zákonem usnesení, krajský soud uvádí následující.

64. Podle ustanovení § 38 odst. 1, 4 a 5 správního řádu platí, že *účastníci a jejich zástupci mají právo nahlížet do spisu, a to i v případě, že je rozhodnutí ve věci již v právní moci (§ 73). Není-li účastník zastoupen, může spolu s účastníkem nahlížet do spisu i jeho podpůrce. S právem nahlížet do spisu je spojeno právo činit si výpisy a právo na to, aby správní orgán pořídil kopie spisu nebo jeho části. Odepřel-li správní orgán osobě nahlížet do spisu nebo jeho části, vydá o tom usnesení, které se oznamuje pouze této osobě.*

65. Jakkoliv to zákon explicitně neupravuje, patří k zásadám správní praxe, že účastníci by měli seznámení se spisovým materiálem absolvovat buď na výzvu správního orgánu v termínech jím stanovených, anebo se k nahlížení do spisu předem objednat (domluvit si termín). V opačném případě účastníci či jejich zástupci riskují, že správní spis nebude k dispozici a nebude připraven k nahlížení. Na druhé straně by správní úřady měly v tomto ohledu podporovat maximální zastupitelnost oprávněných úředních osob.

66. Z pohledu procesní zákonnosti postupu prvostupňového orgánu je klíčové, zda v souhrnu jeho úkonů došlo k odepření práva nahlížet do spisu, anebo nikoliv. Žalobce prezentuje dílčí pohled, podle něhož tím, že jeho zmocněnci při jeho návštěvě prvostupňového orgánu nebyl správní spis poskytnut k nahlížení, došlo materiálně k odepření. S tímto závěrem se krajský soud neztotožňuje, neboť z úředního záznamu ze dne 24. 1. 2019 je jednoznačně patrné, že prvostupňový správní orgán pouze doporučil žalobci, aby si domluvil s oprávněnou úřední osobou jiný termín nahlížení. Žalobci tedy nebylo nahlédnutí do spisu odepřeno, jen došlo k jeho oddálení. Korektní je i úvaha žalovaného, že posléze – a to před vypravením výzvy k odstranění nedostatků blanketního odvolání – došlo k realizaci práva nahlédnout do správního spisu dne 28. 1. 2019. Zcela tedy dostačovalo, pokud byl se zmocněncem žalobce sepsán úřední záznam o jednání s úřední osobou prvostupňového orgánu.

67. Krajský soud v uvedeném postupu prvostupňového orgánu nespatřuje žádnou procesní nezákonnost, neboť zákon nezakotvuje absolutní právo účastníka nahlédnout do správního spisu v jakýkoliv možný okamžik, ale logicky a z povahy věci tak, jak to umožňuje úřední činnost správního orgánu. Judikatura, na niž žalobce poukázal, se týká aplikace institutu nahlížení podle daňového řádu (rozsudky Nejvyššího správního soudu sp. zn. 6 Afs 144/2014, sp. zn. 1 Afs 1/2011).

68. Žalobce tedy dostal v průběhu správního řízení dostatečnou příležitost k seznámení se s podklady pro rozhodnutí a i po podání odvolání mohl do správního spisu

nahlédnout, což také skrze svého zmocněnce a jeho substituta učinil. Jeho procesní práva ve správním řízení tak zasažena nebyla.

VIII. Závěr a náklady řízení

34. Ze všech shora uvedených důvodů bylo rozhodnuto tak, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozsudku.
35. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto ve smyslu ust. § 60 s. ř. s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl na věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V dané věci neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení (výrok II.) a žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, respektive ani úhradu nákladů řízení nepožadoval, pročez se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává (výrok III.).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvojím vyhotovení u Nejvyššího správního soudu. 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.

V Brně dne 16. února 2021

JUDr. Lukáš Hlouch, Ph.D., v.r.
samosoudce

Za správnost vyhotovení:
K. M.