



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu JUDr. Jaroslava Vlašína a soudců JUDr. Milana Kamlacha a JUDr. Bohuslava Hnízдила v právní věci žalobce: **M. O.**, zastoupený JUDr. Vladimírem Papežem, advokátem se sídlem České Budějovice, nám. Přemysla Otakara II 32, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy ČR**, se sídlem Praha 1, nábr. Ludvíka Svobody 12, o přezkoumání rozhodnutí žalovaného ze dne 20. 9. 2005, čj. 132/2005-110-SDNA/5, o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 22. 10. 2007, č. j. 9 Ca 302/2005 - 52,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **se zamítá.**
- II. Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti.

O d ů v o d n ě n í :

Včas podanou kasační stížností napadl žalobce v záhlaví uvedený rozsudek Městského soudu v Praze, jímž byla zamítnuta jeho žaloba proti rozhodnutí žalovaného ze dne 20. 9. 2005, čj. 132/2005-110-SDNA/5. Tímto rozhodnutím žalovaný změnil rozhodnutí Krajského úřadu Jihočeského kraje ze dne 2. 5. 2005, čj. KUJCK 23091/2004 ODSH/Mi tak, že M. O. porušil ustanovení § 3 odst. 1 písm. c) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (dále jen „zákon o silniční dopravě“) tím, že jako tuzemský dopravce v mezinárodní dopravě nezajistil, aby řidič vozidla zn. VOLVO, P. J. dodržel dne 17. 8. 2004 stanovenou denní dobu řízení v souladu s čl. 6 odst. 1 nařízení Rady č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě (dále jen „Nařízení Rady“) a tím, že nezajistil, aby týž řidič čerpal v průběhu 24 hodin od 3.25 hod. dne 16. 8. 2004 do 3.25 hod. dne 17. 8. 2004 a v průběhu 24 hodin od 4.50 hod. dne 17. 8. 2004

do 4.50 hod. dne 18. 8. 2004 stanovenou denní dobu odpočinku v souladu s čl. 8 odst. 1 Nařízení Rady.

Městský soud v Praze vycházel z následujícího skutkového stavu: Rozhodnutím ze dne 2. 5. 2005, čj. KUJCK 23091/2004 ODSH/Mi (v dané věci v pořadí druhým prvostupňovým rozhodnutím) uložil Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství (dále jen „dopravní úřad“) žalobci pokutu ve výši 20 000 Kč podle § 35 odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě za porušení § 3 odst. 1 písm. b) téhož zákona s odvoláním na čl. 6 Nařízení Rady (překročení denní doby řízení o 0.15 hodin při prodloužené době řízení 10 hodin), za porušení § 3 odst. 1 písm. c) téhož zákona s odvoláním na čl. 8 Nařízení Rady za to, že v průběhu 24 hodin zaznamenaných na záznamovém listu ze dne 16. 8. 2004 byl čerpán denní odpočinek v době zde uvedené, tj. celkem 11.45 hodin, a za to, že v průběhu 24 hodin zaznamenaných na záznamovém listu ze dne 17. 8. 2004 byl čerpán denní odpočinek v době zde uvedené, tj. celkem 10.20 hodin.

K odvolání žalobce žalovaný uvedené rozhodnutí změnil, jak bylo uvedeno výše. Po přezkoumání záznamového listu ze dne 17. 8. 2004 dospěl, stejně jako dopravní úřad k závěru, že denní odpočinek započal dne 17. 8. 2004 až ve 20.00 hodin, neboť v této době je v pásmu činnosti řidiče zaznamenáno poslední řízení vozidla. K odvolací námitce nepřetržitého odpočinku poukázal na čl. 8 odst. 1 Nařízení Rady, podle kterého je zkoumán denní odpočinek v průběhu každých 24 hodin, a vzhledem k tomu, že dle záznamového listu ze dne 16. 8. 2004 začal řidič J. řídit ve 3.25 hodin, ověřoval dopravní úřad denní dobu řízení v rámci 24 hodin od 3.25 hodin dne 16. 8. 2004 do 3.25 hodin dne 17. 8. 2004. Nepřetržitý odpočinek nebyl zahájen již v 18.15 hodin, neboť poslední řízení vozidla je v pásmu činnosti řidiče na záznamovém listu ze dne 16. 8. 2004 zaznamenáno teprve v 19.15 hodin dne 16. 8. 2004. Vzhledem k tomu, že denní odpočinek je zkoumán v průběhu každých 24 hodin, mohl být do doby denního odpočinku započítán pouze denní odpočinek čerpáný v době od 3.25 hodin dne 16. 8. 2004 do 3.25 hodin dne 17. 8. 2004. Skutečnost, že odpočinek trval až do 4.55 hodin dne 17. 8. 2004 proto není podle žalovaného relevantní.

Namítal-li žalobce v odvolání nemožnost odkazu správního rozhodnutí na Nařízení Rady, neboť se nejedná o mezinárodní smlouvu ve smyslu § 3 odst. 1 písm. c) zákona o silniční dopravě, poukázal žalovaný na větu za středníkem tohoto ustanovení, podle kterého je dopravce v ostatních případech povinen zajistit, aby řidiči dodržovali stejná ustanovení týkající se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, jako je tomu ve vnitrostátní dopravě. Po vstupu ČR do EU je podle žalovaného nezbytné vycházet i z přímo použitelných předpisů EU s tím, že právo EU má aplikační přednost před právem ČR a nařízení mají bezprostřední účinek. Nařízení Rady se vztahuje na silniční dopravu v rámci EU, jeho ustanovení jsou tedy pro řidiče a dopravce přímo závazná. Protože je tuzemský dopravce podle § 3 odst. 1 písm. c) zákona o silniční dopravě povinen v mezinárodní dopravě zajistit, aby řidiči dodržovali stejná ustanovení, jako je tomu ve vnitrostátní dopravě, je povinen zajistit i dodržování denní doby řízení v souladu s článkem 6 Nařízení Rady a dodržování denní doby odpočinku v souladu s článkem 8 Nařízení Rady. Tím, že toto žalobce nezajistil, se dopustil porušení § 3 odst. 1 písm. c) zákona o silniční dopravě.

Na základě takto zjištěného skutkového stavu dospěl Městský soud v Praze k závěru o nedůvodnosti podané žaloby. Žalobce se dopustil deliktního jednání ve dnech 17. 8. a 18. 8. 2004, tedy po vstupu ČR do EU, proto je třeba vycházet i z přímo použitelných předpisů EU. Jelikož má Nařízení Rady bezprostřední účinek, vztahuje se na silniční dopravu v rámci EU a jeho ustanovení stran doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku jsou pro dopravce a jeho řidiče přímo závazná. Byl-li tedy žalobce jako tuzemský dopravce podle § 3 odst. 1 písm. c) druhá věta za středníkem zákona o silniční dopravě povinen zajistit v mezinárodní dopravě, aby jeho řidič dodržoval stejná ustanovení týkající se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, jako je tomu ve vnitrostátní dopravě, byl povinen zajistit i dodržování doby řízení podle čl. 6 odst. 1 a dodržování denní doby odpočinku podle čl. 8 odst. 1 Nařízení Rady, neboť se toto nařízení vztahuje na silniční dopravu v rámci Společenství, ve kterém není mezinárodní doprava mezi členskými státy považována za mezinárodní dopravu ve smyslu Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě, vyhlášené pod č. 108/1976 Sb. (dále jen „dohoda AETR“) - za tuto se považuje doprava do třetích zemí. Povinnosti dopravce uvedené v čl. 6 odst. 1 a článku 8 odst. 1 Nařízení Rady jsou navíc obsahově totožné s povinnostmi ve shodně označených člancích dohody AETR, na níž zákon o silniční dopravě v § 3 odst. 1 písm. c) v poznámce pod čarou odkazuje. Účel dohody AETR a Nařízení Rady ve spojení se zákonem o silniční dopravě je tedy podle soudu shodný, a to zajistit dodržování doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku řidiči dopravců v mezinárodní a vnitrostátní dopravě a ukládáním pokut za jejich porušování taková jednání dopravců sankcionovat.

Soud nepřisvědčil námitce, podle níž správní orgán prvního stupně neuvedl, v jakém časovém období 24 hodin je sledováno plnění denního odpočinku, tj. podle žalobce okolnosti určující pro vymezení skutku. Období 24 hodin je možné podle čl. 8 odst. 1 Nařízení Rady hodnotit tak, že se počátek 24 hodin začne počítat od kteréhokoli okamžiku. Podkladem pro toto vyhodnocení jsou podrobně rozepsané časy dob řízení a dob odpočinku, jak vyplývá ze záznamových listů ze dne 16. 8. 2004 a 17. 8. 2004. Tyto skutečnosti jsou patrné z oznámení o zahájení řízení a obou prvoinstančních rozhodnutí. Žalovaný pak závěry prvoinstančního správního orgánu pouze opravil, resp. upřesnil, způsobem uvedeným v odůvodnění napadeného rozhodnutí. K tomu soud zdůraznil, že na správní řízení je třeba hledět jako na jeden celek a upřesnění výpočtů správního orgánu prvního stupně není vadou řízení, která by mohla mít za následek nezákonnost rozhodnutí o věci samé, neboť z celého správního řízení je zřejmé, pro jaký správní delikt byl žalobce v tomto řízení šetřen a za co mu byla uložena pokuta.

Důvodnými neshledal Městský soud v Praze ani další žalobní námitky týkající se údajného nesprávného označení subjektu, který se deliktního jednání dopustil, nejednoznačnosti oznámení o zahájení správního řízení, resp. nesprávných skutkových zjištění (nesprávného hodnocení záznamových listů).

Rozsudek Městského soudu v Praze napadl žalobce (dále jen „stěžovatel“) kasační stížností, ve které zopakoval své dvě zásadní námitky týkající se jednak dle jeho přesvědčení nesprávného vymezení skutku [(ne)dodržení stanovené denní doby řízení dle čl. 6 odst. 1 Nařízení Rady, resp. stanovené denní doby odpočinku dle čl. 8 odst. 1 Nařízení Rady], jednak právní otázky aplikace Nařízení Rady ve spojení s § 3 odst. 1 písm. c) zákona o silniční dopravě.

Přesné uvedení období 24 hodin, po které se sleduje, zda došlo k překročení doby řízení a zda byla dodržena stanovená doba odpočinku, je podle stěžovatele podstatné pro vymezení skutku, a tím i pro rozhodnutí, zda je možné uložit pokutu či nikoliv. Vymezení 24 hodin, tak jak učinil Městský soud v Praze, považuje stěžovatel za nesprávné a v rozporu se zákonem o silniční dopravě a Nařízením Rady. Důsledkem je vydání nezákonného rozhodnutí.

Soud se podle stěžovatele rovněž nevypořádal s námitkou, podle níž nelze Nařízení Rady považovat za mezinárodní smlouvu, kterou je Česká republika vázána a která byla zveřejněna ve Sbírce zákonů nebo ve Sbírce mezinárodních smluv, jak má na mysli § 3 odst. 1 písm. c) zákona o silniční dopravě. Stěžovatel nepochybně přímou závaznost Nařízení Rady, v roce 2004 však nebylo možné podřadit je pod pojem mezinárodní smlouvy. Teprve následně došlo k novelizaci předmětného zákonného ustanovení, a to novelou z roku 2006 v tom smyslu, že § 3 odst. 1 písm. b) uložil tuzemskému dopravci povinnost „*v souladu s přímo použitelným předpisem Evropských společenství zajistit, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, doby bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, pokud pro určité kategorie vozidel prováděcí právní předpis anebo mezinárodní smlouva, která je součástí právního řádu, nestanoví v souladu s přímo použitelným předpisem Evropských společenství doby řízení, doby bezpečnostních přestávek a doby odpočinku jinak*“. Teprve na základě této novely je podle stěžovatele možné odkazovat na požadavky Nařízení Rady a v případě nedodržování povinností z něj vyplývajících lze v souladu se zákonem o silniční dopravě ukládat tuzemským dopravcům sankce za porušování požadavků Nařízení Rady.

Stěžovatel proto navrhl, aby Nejvyšší správní soud napadený rozsudek zrušil a věc vrátil Městskému soudu v Praze k dalšímu řízení.

Ve svém vyjádření ke kasační stížnosti ze dne 20. 5. 2008 uvedl žalovaný k jednotlivým kasačním námitkám následující: Podle čl. 8 bodu 1 Nařízení Rady musí mít řidič v průběhu „*každých 24 hodin odpočinek nejméně jedenáct po sobě následujících hodin...*“. Počátek období 24 hodin je proto možno počítat od kteréhokoli okamžiku, přičemž podkladem pro vyhodnocení jsou podrobně rozepsané časy dob řízení a dob odpočinku popsané slovy a doložené kopií tachografového kotoučku. Ministerstvo dopravy výpočty krajského úřadu ještě upřesnilo, avšak po celou dobu správního řízení bylo zřejmé, že je projednáváno nedodržení ustanovení o době denního odpočinku pro konkrétně stanovené období. Podle názoru žalovaného je skutek v jeho rozhodnutí vymezen přesně a správně.

Žalovaný nesouhlasí ani s námitkou nemožnosti aplikace § 3 ve spojení s Nařízením Rady. Po vstupu do EU se podle něj vnitrostátní doprava stala zároveň dopravou unijní. Proto došlo i k novelizaci § 3 odst. 1 písm. b) a c) zákona o silniční dopravě, přičemž přirozeně byla zohledněna i skutečnost, že pro tuzemské dopravce existují jak mezinárodní dohoda AETR, tak i přímo použitelné předpisy EU, tj. Nařízení Rady. Nová dikce zákona o silniční dopravě pak spojila všechny druhy dopravy v jeho ustanovení z důvodu zjednodušení, nikoli tedy proto, že by došlo ke změně v chápání sankcionování porušených povinností. Je proto třeba vycházet z toho, že ustanovení mezinárodní dohody AETR je obsahově shodné s ustanoveními Nařízení Rady. Ať by se tedy jednalo o

jakoukoli dopravu (vnitrostátní, unijní, či mezi třetími státy), musel by stěžovatel zajistit shodné časy pro doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku.

Dále žalovaný odkázal na rozsudek zdejšího soudu ze dne 24. 1. 2008, č. j. 9 As 36/2007 - 59, publ. pod č. 1533/2008 Sb. NSS, který také shledal odkaz správního rozhodnutí na Nařízení Rady v souladu se zákonem, a to za situace, kdy se jednalo o rozhodnutí žalovaného vydané rovněž před účinností stěžovatelem dovolávané novely zákona o silniční dopravě.

Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek v rozsahu uplatněných stížních bodů a po posouzení věci dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná. Stěžovatel sice v kasační stížnosti neuvedl, kterých zákonných důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. se dovolává, z obsahu podání je však zřejmé, že rozsudek Městského soudu v Praze napadá z důvodů podle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s. (otázka aplikace zákona o silniční dopravě ve spojení s Nařízením Rady) a podle § 103 odst. 1 písm. b) s. ř. s. (nesprávně zjištěný skutkový stav věci správním orgánem a následně soudem).

Podle § 3 odst. 1 písm. c) zákona o silniční dopravě ve znění účinném v době rozhodování správního orgánu byl tuzemský dopravce povinen v mezinárodní dopravě zajistit dodržování mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána a která byla zveřejněna ve Sbírce zákonů nebo ve Sbírce mezinárodních smluv (poznámka pod čarou odkazuje na dohodu AETR), pokud se na tato vozidla vztahuje; v ostatních případech je povinen zajistit, aby řidiči dodržovali stejná ustanovení týkající se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, jako je tomu ve vnitrostátní dopravě.

Podle článku 6 odst. 1 Nařízení Rady nesmí celková doba řízení mezi dvěma denními odpočinky nebo jedním odpočinkem denním a jedním týdenním přesáhnout 9 hodin. Dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin.

Podle článku 8 odst. 1 Nařízení Rady musí mít řidič v průběhu každých 24 hodin odpočinek nejméně jedenáct po sobě následujících hodin, který smí být zkrácen na nejméně devět po sobě následujících hodin nejvýše třikrát týdně za podmínky, že bude náhradou poskytnuta odpovídající doba odpočinku před koncem následujícího týdne.

Ve dnech, ve kterých se odpočinek nezkracuje podle prvního pododstavce, smí být čerpán ve dvou nebo třech oddělených částech během 24 hodin, přičemž jedna z těchto částí musí trvat nejméně osm po sobě následujících hodin. V takovém případě se minimální doba odpočinku prodlužuje na 12 hodin.

O věci samé uvažil Nejvyšší správní soud takto:

K důvodu vymezenému v § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s., tj. nesprávnému posouzení právní otázky soudem: Stěžovatel zastává tezi, podle níž nelze aplikovat zákon o silniční dopravě ve spojení s komunitárním právem, konkrétně Nařízením Rady, neboť to znění zákona v době rozhodování správního orgánu neumožňovalo. Tuto námitku je nutno odmítnout jako účelovou. Stěžovateli lze přisvědčit pouze v tom, že jeho deliktní jednání již časově spadá do doby po vstupu ČR do EU, kdy však tato skutečnost ještě nebyla v zákoně o silniční dopravě legislativně reflektována.

K uvedené otázce se již dříve vyjadřoval Nejvyšší správní soud v rozsudku, jehož se ve svém vyjádření ke kasační stížnosti dovolává žalovaný. Zde Nejvyšší správní soud mimo jiné uvedl, že oba právní předpisy (dohoda AETR i Nařízení Rady) se ve větší části svého obsahu překrývají, články 6 a čl. 8 smlouvy AETR a jim číselně i obsahově odpovídající články Nařízení Rady jsou pak z obsahového hlediska totožné. Jelikož přistoupení k AETR z roku 1970 není omezeno pouze na evropské státy a smluvními stranami jsou nejen nečlenské státy EU, ale i státy neevropské, a obě smlouvy zároveň upravují stejný okruh otázek, je zřejmé, že v některých otázkách je na úrovni mezinárodního, resp. komunitárního práva úprava těchto otázek duplicitní. Vztah obou citovaných mezinárodních smluv jako pramenů práva byl v minulosti předmětem řízení o předběžné otázce u Evropského soudního dvora, na který se obrátil dolnorakouský soud ve věci C-439/01 *Cipra a Kvasnicka*. Předběžnou otázkou bylo, který z obou mezinárodních předpisů měl být rakouským soudem aplikován, a dále výklad čl. 8 odst. 1 a 2 obou předpisů. V této souvislosti bylo již ve stanovisku generálního advokáta řečeno, že čl. 8 AETR a čl. 8 Nařízení Rady jsou (resp. v posuzovaném období byly) identické, a tudíž musí být stejná i jejich interpretace. Dále bylo v tomto stanovisku řečeno i to, že na AETR je třeba nahlížet jako na součást komunitárního práva. ESD dále vyslovil, že je na úvaze národního soudu, s ohledem na okolnosti posuzovaného případu, zda je vhodnější aplikovat příslušný článek Nařízení Rady nebo AETR (v případě *Cipra a Kvasnicka*, který řešil ESD, měl být aplikován AETR, neboť skutkové okolnosti se vztahovaly k událostem před vstupem České republiky do Evropské unie a Česká republika tudíž nebyla vázána Nařízením Rady; byla však smluvní stranou mezinárodní dohody AETR).

Lze tak konstatovat, že znění zákona o silniční dopravě účinné v době rozhodování správního orgánu sice výslovně odkazovalo na dohodu AETR, rozhodováno již však bylo v době, kdy tuto dohodu vzhledem k mezitímnímu přistoupení ČR k EU fakticky suplovalo přímo účinné Nařízení Rady ukládající tytéž povinnosti jako dohoda AETR ve shodně označených člancích. Skutečnost, že výše uvedené se projevilo v zákoně o silniční dopravě teprve se zpožděním, pak nemůže podle názoru Nejvyššího správního soudu nic změnit na tom, že tytéž povinnosti vyplývající z mezinárodního práva (AETR, od 1. 5. 2004 pro země EU Nařízení Rady) dopadaly na dopravce nepřetržitě po celou inkriminovanou dobu včetně období, kdy došlo ke spáchání deliktu v projednávaném případě.

Aby tedy bylo možno dostát mezinárodním závazkům, které na sebe ČR přistoupením k EU vzala, tzn. zabezpečit dodržování přímo účinného hmotného práva Společenství (v daném případě Nařízení rady), je podle názoru Nejvyššího správního soudu nutno § 3 odst. 1 písm. c), resp. jeho slova „*mezinárodní smlouvou, kterou je Česká republika vázána a která byla zveřejněna ve Sbírce zákonů nebo ve Sbírce mezinárodních smluv*“ vykládat (do účinnosti novely provedené zákonem č. 226/2006 Sb.) tak, že smlouvou, na níž je zde odkazováno, je také Smlouva o založení ES, publikovaná pod č. 44/2004 Sb. m. s. Tato ve svém čl. 249 stanoví, že „*ke splnění svých úkolů a za podmínek stanovených v této smlouvě Evropský parlament společně s Radou, Rada a Komise vydávají nařízení a směrnice, přijímají rozhodnutí a vydávají doporučení nebo zaujímají stanoviska*“. Dále se zde praví, že „*nařízení má obecnou působnost*“ a „*je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech*“. Lze proto uzavřít, že odkázal-li správní orgán ve svém rozhodnutí na Nařízení Rady, implicitně tím odkázal rovněž na Smlouvu o založení ES, která se pro ČR

stala plně závaznou vstupem Smlouvy o přistoupení ČR k EU v platnost (ke dni 1. 5. 2004). Správní orgán tak podle názoru Nejvyššího správního soudu postupoval správně, pokud při ukládání sankce podle zákona o silniční dopravě odkázal na v té době již přímo účinné Nařízení Rady, neboť výslovného odkazu na tento předpis v zákoně o silniční dopravě nebylo za dané situace třeba. (Uvedená argumentace se Nejvyššímu správnímu soudu jeví jako přiléhavější než ta, již zvolili žalovaný a následně i soud, byť vede k týmž závěrům a částečně se s ní překrývá.) Je tedy na místě uzavřít, že důvod kasační stížnosti podle § 103 odst. 1 písm. a) není naplněn.

K důvodu vymezenému v § 103 odst. 1 písm. b) s. ř. s., tj. vadám řízení spočívajícím v tom, že skutková podstata, z níž správní orgán v napadeném rozhodnutí vycházel, nemá oporu ve spisech nebo je s nimi v rozporu, a pro tuto důvodně vytýkanou vadu měl soud napadené rozhodnutí správního orgánu zrušit: Námitka stěžovatele v tomto ohledu je zcela obecná a nekonkrétní, navíc se s totožnou námitkou již v předcházejících řízeních náležitě vypořádal jak žalovaný, tak i Městský soud v Praze, s jejichž hodnocením se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje. Ani tomuto důvodu kasační stížnosti proto nelze přisvědčit.

Ze všech shora uvedených důvodů dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že napadený rozsudek Městského soudu v Praze netrpí vadou podle § 103 odst. 1 písm. a) ani b) s. ř. s. a kasační stížnost proto v souladu s § 110 odst. 1 s. ř. s. jako nedůvodnou zamítl.

Stěžovatel neměl ve věci úspěch, nemá proto právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti ze zákona (§ 60 odst. 1 ve spojení s § 120 s. ř. s.). Žalovaný měl v řízení před Nejvyšším správním soudem plný úspěch, nevznikly mu však náklady řízení o kasační stížnosti přesahující rámec jeho běžné úřední činnosti. Soud mu proto právo na náhradu nákladů řízení nepřiznal (§ 60 odst. 1 ve spojení s § 120 s. ř. s.).

P o u č e n í: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 4. září 2008

JUDr. Jaroslav Vlašín
předseda senátu