



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl soudcem Mgr. Kamilem Tojnerem v právní věci

žalobce: **L. K.**,
bytem,
zastoupen Mgr. Václavem Voříškem, advokátem,
sídlem Pod Kaštany 245/10, Praha 6,

proti

žalovanému: **Ministerstvo dopravy**,
sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1,

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 31. 7. 2017, č. j. 493/2017-160-SPR/3,

takto :

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění :

1. Žalobce se domáhá přezkoumání v záhlaví uvedeného rozhodnutí žalovaného o zamítnutí jeho odvolání proti rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen „*správní orgán I. stupně*“) ze dne 30. 11. 2016, č. j. MHMP 2142191/2016/Dvo, jímž byl žalobce uznán vinným z přestupku podle § 125f odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o silničním provozu“), kterého se měl dopustit tím, že jako

Shodu s prvopisem potvrzuje M. D.

provozovatel motorového vozidla v rozporu s § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby dne 21. 4. 2016 kolem 16:12 hodin v Praze 9, na křižovatce ulic Průmyslová a Kbelská při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Protiprávní jednání však mělo spočívat v průjezdu křižovatkou v momentě, kdy na tříbarevné světelné soustavě svítilo červené světlo.

2. Žalobce namítl nepřekoumatelnost rozhodnutí pro vady výroku, absenci úvah o zavinění a zákonného ustanovení, absence definice automatizovaného technického prostředku bez obsluhy, nedostatečné identifikace doby spáchání přestupku.
3. Podáním ze dne 2. 9. 2018 žalobce s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 10 As 15/2018 – 36 namítl, že důkaz o přestupku žalobce byl získán nezákonně, neboť kamerový systém byl provozován v rozporu s § 24b odst. 1 zákona o obecní polici.
4. Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby s odkazem na obsah odůvodnění a relevantní právní úpravu.
5. Městský soud v Praze přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů a vycházel přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu podle ustanovení § 75 odst. 1 a 2 s. ř. s.
6. Při jednání soud provedl jako důkaz rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 2 As 234/2018 -36 a informaci Nejvyššího správního soudu o řízení v téže věci za účelem zjištění zveřejnění odůvodnění rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 10 As 15/2018 – 36. Dále soud provedl jako důkaz žalovaným předložené vyjádření Městské policie hl. m. Prahy ze dne 11. 7. 2018, dle kterého využívaný systém detekce jízdy na červenou je zároveň vhodný pro sběr dopravních dat a jejich klasifikaci. Systém je kombinován s dalšími dopravními systémy, např. měření úsekové nebo okamžité rychlosti, detekce rozměrů vozidel. Vlastníkem automatizovaného technického prostředku je hlavní město Praha, správcem je technická správa komunikací a.s., z jehož serveru jsou zasílána data přestupkového jednání Městské polici hl. m. Prahy.
7. Podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu ve znění účinném do 30. 6. 2017 *právnícká nebo fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla 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.*
8. Podle § 125f odst. 2 zákona o silničním provozu ve znění účinném do 30. 6. 2017 *právnícká nebo fyzická osoba za správní delikt odpovídá, pokud a) porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání, b) porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle tohoto zákona a c) porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu.*
9. Podle § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu ve znění účinném do 30. 6. 2017 *za správní delikt podle odstavce 1 se uloží pokuta. Pro určení výše pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje; pokuta však nepřevyší 10 000 Kč.*

Shodu s prvopisem potvrzuje M. D.

10. Podle § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu ve znění účinném do 30. 6. 2017 *provozovatel vozidla zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.*
11. Soud posoudil předmětnou věc následovně.
12. Žalobce namítal, že se správní orgány ve svých rozhodnutích neuvedly, z čeho dovodily, že porušení pravidel bylo zjištěno automatizovaným technickým prostředkem, ani o jaký typ přístroje se jednalo. K tomu Městský soud v Praze odkazuje na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 27. 2. 2019 č. j. 73 A 1/2018-32, ve kterém se uvádí: „...*k specifikaci takového prostředku není třeba legální definice, jedná se především o technické prostředky trvale nainstalované a zpravidla pevně zabudované na určitém místě, které nevyžadují přítomnost obsluhujícího personálu. Takové měřidlo je obsluhou toliko umístěno, nainstalováno, případně spuštěno, avšak samotné měření již probíhá automaticky bez toho, aby obsluha takové zařízení ovládala. Charakter automatizovaného technického prostředku je tak dán automatizovaným měřením, které probíhá bez vlivu obsluhy. Při rozlišování mezi automatizovanými a manuálně obsluhovanými technickými prostředky je pak podstatné pouze to, zda je rychloměr schopen fungovat samostatně, tedy automaticky zaznamenávat a vyhodnocovat rychlost všech projíždějících vozidel, nebo zda je k výběru a měření rychlosti toho kterého konkrétního vozidla nutná součinnost lidské obsluhy (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 4. 2017, č. j. 7 As 282/2016-38, dle kterého „[z]cela správně přitom [krajský soud – pozn. soudu] poukázal na skutečnost, že jediným dělícím kritériem je režim měření, kdy v případě automatického jsou snímána veškerá projíždějící vozidla a zaznamenávána jejich rychlost. Naopak v případě manuálního výběr měřeného vozu a měření rychlosti provádí obsluha rychloměru. O tom, že předmětný rychloměr byl skutečně stacionární, svědčí záznam o přestupku, v němž je uvedeno, že měření proběhlo v automatizovaném režimu měření.“* Na skutečnost, že k zaznamenání nezastavení vozidla na signál červeného světla „Stůj!“ došlo automatizovaným technickým prostředkem, je poukazováno mimo jiné v rozhodnutí správního orgánu I. stupně, vyplývá i z fotodokumentace kamerového systému s popisem přestupku a okamžiku jeho spáchání. Žádný právní předpis nedefinuje, co se rozumí automatem ve smyslu § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu. Jedná se především o technické prostředky trvale nainstalované a zpravidla pevně zabudované na určitém místě, které nevyžadují přítomnost obsluhujícího personálu. Takové měřidlo je obsluhou toliko umístěno, nainstalováno, případně spuštěno, avšak samotné měření již probíhá automaticky bez toho, aby obsluha takové zařízení ovládala. Charakter automatu je tak dán automatizovaným měřením, které probíhá bez vlivu obsluhy (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2018, č. j. 9 As 220/2018 – 70).
13. Žalovaný v rozhodnutí uvedl, že rozhodoval podle znění zákona účinného v rozhodné době, z obsahu rozhodnutí žalovaného i orgánu prvního stupně vyplývá, že se jednalo o znění zákona o silničním provozu účinného do 30. 6. 2017. S čímž souvisí žalobní námitka pozdější změny označení *správního deliktu* provozovatele podle § 125f odst. 1 silničního zákona jako *přestupku* provozovatele vozidla. Změnu označení deliktního jednání nelze považovat za novou pro žalobce příznivější právní úpravu, resp. za zánik skutkové podstaty deliktu, jestliže změna právní úpravy nevedla ke změně skutkové podstaty.
14. K tvrzení žalobce, že se správní orgány nezabývaly materiální stránkou správního deliktu, Městský soud v Praze odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 5. 2017 č. j. 3 As 114/2016-46, ve kterém se uvádí: „*Ustanovení § 125f zákona o silničním provozu nikde nezmiňuje, že by podmínkou odpovědnosti provozovatele vozidla bylo zaviněné porušení*

Shodu s prvopisem potvrzuje M. D.

*povinnosti stanovené v § 10 odst. 3 téhož zákona, naopak terminologie hovořící o správním deliktu, stejně jako i konstrukce odst. 5, odpovídající klasickému vymezení liberačních důvodů v případech objektivní odpovědnosti, nenechává na pochybách, že zavinění se v řízení o odpovědnosti provozovatele vozidla nezkoumá. (...) Ustanovení § 125f odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu však cíleně odkazuje jen na „znaky přestupku podle tohoto zákona“, tj. součástí skutkové podstaty správního deliktu provozovatele vozidla nečiní ty znaky přestupku, které vyplývají až z obecné právní úpravy přestupkové odpovědnosti či analogicky aplikovaných zásad trestního práva, jako je tomu (vedle již zmíněných) například u materiální stránky přestupku, věku a přičetnosti pachatele, neexistence přestupkové imunity, právního omylu aj. Ke zkoumání těchto znaků byl dán prostor v řízení o přestupku řidiče vozidla, nikoliv však v řízení o správním deliktu provozovatele vozidla (viz obdobný závěr Nejvyššího správního soudu v rozsudku ze dne 28. 11. 2016, č. j. 8 As 156/2016-35).“ Otázkou naplnění materiální stránky správního deliktu podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu se správní orgán nebyl oprávněn zabývat, postačuje naplnění formálních znaků správního deliktu. Tento přístup není v rozporu s ústavním pořádkem, jak potvrdil Ústavní soud v nálezu ze dne 16. 5. 2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16. K námitce délky legisvakance lhůty zákona č. 183/2017 Sb., jímž byl do § 125f zákona o silničním provozu doplněn třetí odstavec, podle něhož *k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek podle odstavce 1 se nevyžaduje zavinění*, soud odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2018, č. j. 9 As 220/2018 – 70, úvahy žalobce o aplikaci retroaktivity *in mitius* v rozsahu „zachování“ zavinění jako znaku deliktu provozovatele nejsou správné.*

15. Není důvodná námitka žalobce, že nemohl být potrestán, neboť skutková podstata správního deliktu provozovatele vozidla ke dni právní moci rozhodnutí žalovaného neexistovala. Jednání žalobce jako provozovatele vozidla představovalo podle zákona o silničním provozu, účinného do 30. 6. 2017, správní delikt definovaný v § 125f odst. 1 tohoto zákona tak, že *právnícká nebo fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla 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*. Od 1. 1. 2017 představuje jednání žalobce přestupek provozovatele vozidla, definovaný v tomtéž ustanovení zákona o silničním provozu tak, že *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* (pozn.: zvýraznění podtržením doplněno soudem). Ke změně právní úpravy správního trestání v průběhu řízení Nejvyšší správní soud již v rozsudku ze dne 27. 10. 2004, č. j. 6 A 126/2002 - 27, vyslovil, že „(...) nelze trestat podle starého práva v době účinnosti práva nového, jestliže nová právní úprava konkrétní skutkovou podstatu nepřevzala; analogicky to platí i tehdy, jestliže nová právní úprava stanoví mírnější sankce za stejné jednání (například nižší výměru pokuty“. Porovnáním znění skutkových podstat obsažených v zákoně o silničním provozu, ve znění účinném do 30. 6. 2017, a v pozdějším znění je tedy zřejmé, že jednání žalobce zůstalo z pohledu správního práva jednáním trestným, pouze došlo ke zjednodušení právní úpravy správního trestání a k úpravě pojmosloví a terminologickému Rovněž druh a výměra správního trestu obsažené v současném znění § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu zůstaly zachovány ve stejném druhu a výměře jako sankce podle § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu, ve znění účinném do 30. 6. 2017, a proto se v projednávané věci použije dosavadní právní úprava (použití pozdější právní úpravy, která v souzené věci není pro stěžovatele příznivější, by

vedlo ke zcela shodnému výsledku jako použití právní úpravy účinné ke dni spáchání správního deliktu).

16. Žalobce byl shledán vinným ze spáchání správního deliktu provozovatele vozidla, nikoli přestupku. V takovém případě probíhalo správní řízení podle správního řádu, nikoli dle zákona o přestupcích. Změnu procesního předpisu pro vedení řízení nepřineslo k 1. 7. 2017 ani nabytí účinnosti zákona o odpovědnosti za přestupky, který v § 112 odst. 4 výslovně stanoví, že *zahájená řízení o přestupku a dosavadním jiném správním deliktu, s výjimkou řízení o disciplinárním deliktu, která nebyla skončena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se dokončí podle dosavadních zákonů*. Možnost mimořádného snížení sankce podle § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky tak byla vyloučena.
17. Žalobce se tak za dané procesní situace nemůže úspěšně dovolávat aplikace ustanovení § 77 zákona o přestupcích, resp. § 93 odst. 1 písm. d) zákona o odpovědnosti za přestupky, ale pouze procesních ustanovení, která obsahoval správní řád. Vyloučení přímé či analogické aplikace § 77 zákona o přestupcích na výrokovou část rozhodnutí o správním deliktu potvrdil v usnesení ze dne 31. 10. 2017, č. j. 4 As 165/2016 - 46, rozšířený senát Nejvyššího správního soudu. V případě správních deliktů rozhodovaných správními orgány v řízeních zahájených do 30. 6. 2017 tak na náležitosti výroku dopadalo ustanovení § 68 odst. 2 správního řádu, jehož první věta upravuje, že *ve výrokové části se uvede řešení otázky, která je předmětem řízení, právní ustanovení, dle nichž bylo rozhodováno, a označení účastníků podle § 27 odst. 1 zákona*. Citované ustanovení tak nezakládalo povinnost, aby správní orgány ve výroku rozhodnutí o správním deliktu výslovně uváděly i formu zavinění. Jak původní právní úprava obsažená v zákoně o silničním provozu, tak právní úprava novelizovaná (zákonem č. 183/2017 Sb., jenž s účinností od 1. 7. 2017 doplnil do § 125f zákona o silničním provozu odstavce 3, dle kterého se k odpovědnosti fyzických osob za přestupek podle odstavce 1 nevyžaduje zavinění) obsahují ustanovení o objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla a nic nenasvědčuje tomu, že záměrem zákonodárce bylo toto pravidlo změnit a zavinění prokazovat. Daný správní delikt (nyní přestupek) má v zákoně své místo pro případ, kdy není možno seznat řidiče vozidla, který konkrétní skutek spáchal, a současně existuje společenský zájem na dodržování zákona a jeho cíleném vymáhání, což Ústavní soud aproboval jako přístup ústavně konformní (srovnej nálezy Ústavního soudu ze dne 16. 5. 2018 ve věci sp. zn. Pl. ÚS 15/16).
18. Správní orgán I. stupně v rozhodnutí o vině a trestu žalobce uvedl, že žalobce nezastavil na signál, který mu příkazoval zastavit vozidlo před dopravní značkou „Příčná čára souvislá“, když vjel do křižovatky v době, kdy byl na světelném signalizačním zařízení pro směr jeho jízdy signál s červeným světlem „Stůj!“. Z rozhodnutí správního orgánu I. stupně je patrné, jakou zákonem stanovenou povinností porušil řidič vozidla provozovaného žalobcem, absentuje však konkrétní identifikace zákonem stanovené povinnosti, zde § 70 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu (*Při řízení provozu na křižovatce znamená pro řidiče signál s červeným světlem "Stůj!" povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou "Příčná čára souvislá", "Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!" a "Příčná čára souvislá s nápisem STOP", a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením*). Nelze však přehlédnout, že dané ustanovení obsahuje výzva správního orgánu I. stupně ze dne 17. 6. 2016, žalobce tak byl ve správním řízení informován o zákonném vymezení jím porušené povinnosti. Zároveň byl žalobce ve správním řízení zastoupen společností ODVOZ VOZU s. r. o., tedy subjektem, který se specializuje na zastupování v řízení o dopravních přestupcích (viz. www.nssoud.cz). Na zastupování tohoto subjektu

Shodu s prvopisem potvrzuje M. D.

ve správním řízení systémově navazuje zastupování současným právním zástupcem žalobce, kdy jsou podávány v zásadě identické žaloby s různou variací žalobních bodů. Za jednotící znak žalob lze považovat, že obvykle necílí na podstatu věci, tedy zda žalobce spáchal přestupek či správní delikt, res. zda aktivní obhajoba žalobce ve správním řízení vedla k neprokázání protiprávního jednání správním orgánem, nýbrž jsou vedeny požadavkem na pedantskou obsažnost správních rozhodnutí ve smyslu jejich namítané nepřezkoumatelnosti. Žalobce byl ve správním řízení zastoupen subjektem se zkušeností se správním řízením v oblasti deliktů podle zákona o silničním provozu a v soudním řízení je zastoupen advokátem. Lze tak po účastníkovi požadovat širší znalost zákona o silničním provozu. Takové povědomí sice nemá nahrazovat absenci odůvodnění správního rozhodnutí, účastník není *amicus ministerium*. Pokud však z povahy věci je subsumpce právní úpravy zjevná (zde z popisu protiprávního jednání v rozhodnutí) a je dán předpoklad určité aktivní znalosti příslušného zákona účastníkem (zákaz jízdy na červenou je vštěpován dětem již od prvotní způsobilosti jízdy na čemkoliv), nelze takovou, ve svém důsledku již účastníkem odstranitelnou, vadu považovat za natolik intenzivní zásah do práva žalobce na spravedlivý proces, aby vedla ke zrušení rozhodnutí soudem.

19. Správní orgán I. stupně nepostupoval zcela důsledně, neboť ve výroku rozhodnutí neuvedl všechna ustanovení, která jsou relevantní pro vymezení skutkové podstaty správního deliktu. Nicméně smyslem požadavku na dostatečnou specifikaci deliktu ve výroku rozhodnutí je, aby sankcionované jednání nebylo zaměnitelné s jednáním jiným a aby bylo najisto postaveno, za jaké konkrétní jednání je subjekt poškozen (srov. např. usnesení rozšířeného senátu ze dne 15. 1. 2008, č. j. 2 As 34/2006 - 73, č. 1546/2008 Sb. NSS). Výrok prvostupňového rozhodnutí tomuto požadavku dostál, jelikož je z něj zřejmé, jaký přestupek byl popsáným jednáním spáchán. Závěr, že se v nyní projednávaném případě jednalo o přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona o silničním provozu, je uveden v odůvodnění rozhodnutí žalovaného (strana dvě napadeného rozhodnutí). Vytýkaný nedostatek je proto možné překlénout interpretací rozhodnutí (srov. bod 23 rozsudku NSS ze dne 2. 10. 2019, č. j. 6 As 53/2019 - 41, či rozsudek ze dne 22. 1. 2020, č. j. 7 As 545/2018 - 23). Zrušení napadeného rozhodnutí za výše uvedených okolností by bylo nežádoucím formalismem (srovnej rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 60/2021 - 34).
20. Jelikož řidič vozidla žalobce nezastavil vozidlo na signál, který přikazuje zastavit vozidlo, dopustil se řidič přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 silničního zákona, na základě toho správní delikt žalobce podle § 125f odst. 1 silničního zákona. Žalobci tak bylo možné uložit pokutu podle § 125c odst. 5 písm. f) silničního zákona ve výši od 2 500 Kč do 5 000 Kč. Žalobci byla udělena pokuta v minimální možné zákonné výši, což mělo vliv na nutnost odůvodnění výše sankce, jinak řečeno výši sankce nebylo nutné jakkoli odůvodňovat, neboť nebylo možné uložit sankci nižší.
21. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 10 As 15/2018 - 36 *pokud obecní policie provozuje kamerový systém za účelem odhalování přestupků, které jsou ovšem mimo její působnost [§ 2 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve spojení s dalšími ustanoveními téhož zákona nebo zvláštních zákonů], je takový kamerový systém provozován v rozporu s § 24b odst. 1 zákona o obecní policii. Důkazy z takového systému vzešlé jsou nezákonné a procesně nepoužitelné. Obecní policie nemohla v době před 1. 7. 2017 provozovat kamerový systém, jehož jediným či hlavním cílem bylo monitorovat dodržování povinnosti zastavit vozidlo na signál červeného světla [§ 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu)]. Přípustností rozšíření žaloby o argumentaci*

vyplývající z výše citovaného rozsudku se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 2 As 234/2018 -36, kdy dovedl prolomení koncentrační zásady pro zásadní nepředvídatelný judikatorní obrat, přičemž konstatoval, že odůvodnění rozsudku č. j. 10 As 15/2018 – 36 bylo zveřejněno na webových stránkách Nejvyššího správního soudu dne 13. 6. 2018. Shodně uvádí informace o řízení vedeném u NSS (http://www.nssoud.cz/mainc.aspx?cls=InfoSoud&kau_id=206420). Jakkoli zásadní nepředvídatelný judikatorní obrat prolamuje zásadu koncentrace, prolamuje ji v souladu s touto zásadou, nový žalobní bod opírající se o novou zásadní judikaturu lze účinně uplatnit pouze ve lhůtě k podání žaloby, která nově počíná běžet okamžikem zveřejnění zásadního nepředvídatelného judikatorního obratu. V dané věci žalobce byl oprávněn uplatnit nový žalobní bod do 2 měsíců od zveřejnění rozsudku č. j. 10 As 15/2018 – 36, tedy do 13. 8. 2018. Žalobce však takto učinil až 14. 9. 2018, tedy po lhůtě dle § 72 odst. 1 s. ř. s. Nové tvrzení o nezákonnosti získaného záznamu o jízdě vozidla navzdory světelnému signálu „Stůj !“ je novotou, která byla uplatněna po zákonné lhůtě, proto soud není oprávněn k ní přihlédnout při posuzování důvodnosti žaloby. Na základě toho soud k námitce o aplikovatelnosti závěrů rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 10 As 15/2018 – 36 nepřihlédl a neučinil ji předmětem svých úvah o zákonnosti žalobou napadeného rozhodnutí.

22. Ze shora uvedených důvodů soud neshledal žalobní námitky důvodnými, proto žalobu podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
23. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce neměl úspěch, proto mu náhrada nákladů řízení nenáleží, žalovanému náklady řízení nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě **dvou týdnů** ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. Pokud svým významem kasační stížnost podstatně nepřesahuje vlastní zájmy stěžovatele, odmítne ji Nejvyšší správní soud pro nepřijatelnost (§ 104a odst. 1 s. ř. s.).

V Praze dne 13. 10. 2021

Mgr. Kamil Tojner v. r.
soudce

Shodu s prvopisem potvrzuje M. D.