



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem - pobočka v Liberci rozhodl samosoudcem Mgr. Zdeňkem Macháčkem ve věci

žalobce: X
bytem X
zastoupen advokátem JUDr. Romanem Šírem
Jungmannova 351/2, Liberec

proti

žalovanému: **Krajský úřad Libereckého kraje**
sídlem U Jezu 642/2a, Liberec

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 4. 1. 2022, č. j. X

takto:

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

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobou podanou v zákonné lhůtě se žalobce domáhal přezkumu shora označeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo zamítnuto jeho odvolání a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Liberec, odboru dopravy (dále jen „správní orgán I. stupně“), č. j. X, datované dnem 24. 9. 2021, které žalovaný označil datem jeho doručení zástupci žalobce, tedy dnem 19. 10. 2021. Tímto prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce shledán vinným ze spáchání přestupků podle § 125c odst. 1 písm. b) a § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“).
2. Zmíněných přestupků se měl dopustit tím, že dne X kolem X hodin, v takové době po požití alkoholického nápoje, kdy byl ještě pod jeho vlivem, řídil elektrokoloběžku zn. Zero 10X (dále jen „koloběžka“), u které výkon jejího motoru přesahuje 1 kW a maximální konstrukční rychlost je vyšší než 25 km/h, v Liberci v ul. X ve směru od ul. X k ul. X, kde byl v blízkosti křižovatky zastaven a kontrolován hlídkou Policie ČR. Při kontrole žalobce na výzvu policisty nepředložil řidičský průkaz. Dále byla v době 2:32:43 hodin provedena dechová zkouška analyzátozem alkoholu v dechu zn. Dräger výr. č. ARZM-0109 s pozitivním výsledkem 0, 83 g/kg alkoholu a v době 2:39:36 hodin byla provedena druhá zkouška s pozitivním výsledkem 0, 89 g/kg alkoholu. Při započtení součtu možných faktorů, které mohly ovlivnit měření, kdy maximální odchylka je stanovena na 0, 24 g/kg, byla tedy u žalobce prokazatelně zjištěna minimální hladina alkoholu v době řízení vozidla ve výši 0, 59 g/kg.
3. Za spáchání uvedených přestupků byla žalobci podle § 125c odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu ve spojení s § 35 písm. b), § 41 odst. 1 a § 46 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), uložena pokuta ve výši 9 000 Kč, podle § 125c odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu ve spojení s § 35 písm. c) a § 47 zákona o odpovědnosti za přestupky mu byl dále uložen správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel po dobu 6 měsíců a podle § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky povinnost nahradit náklady správního řízení ve výši 1 000 Kč.

II. Zjištění ze správního spisu

4. Z předloženého spisového materiálu vyplynulo, že správnímu orgánu I. stupně bylo policií ČR dne 8. 7. 2021 oznámeno spáchání přestupků podle § 125c odst. 1 písm. a) bodu 1, § 125c odst. 1 písm. a) bodu 3, § 125c odst. 1 písm. b) a c), § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu a § 16 odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), spočívajících v řízení jednostopého vozidla bez registrační značky, řízení vozidla technicky nezpůsobilého provozu na pozemních komunikacích, absenci motolékárničky, nesjednání zákonného pojištění, řízení pod vlivem alkoholu a nepředložení řidičského průkazu, osvědčení o registraci vozidla a zelené karty.

5. Správní orgán I. stupně po předání věci ze strany policie vydal příkaz ze dne 13. 7. 2021, jímž uznal žalobce vinným ze spáchání přestupků podle § 125c odst. 1 písm. a) bodu 1, § 125c odst. 1 písm. b), § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu a § 16 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Žalobce proti němu brojil odporem, kterým byl příkaz zrušen.
6. Na ústním jednání konaném dne 25. 8. 2021 se žalobce k věci vyjádřil v tom smyslu, že na úpravu elektrokol se vztahuje evropská legislativa, konkrétně Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 168/2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (dále jen „Nařízení“). Z něj vyplývá, že pokud není vozidlo vybaveno alespoň jedním místem k sezení, nelze k němu přistupovat jako k motocyklu. To ostatně podle žalobce potvrzuje i stanovisko Ministerstva dopravy ČR. Dodal, že předmětná koloběžka má povahu jízdního kola. Nemohl se tedy dopustit přestupků, které jsou mu kladeny za vinu, respektive mu nemohou být ukládány sankce spojené s řízením motorového vozidla.
7. Správní orgán I. stupně zhodnotil kompletní spisový materiál, měl přitom k dispozici oznámení o přestupku policie s popisem okolností přestupkového jednání, záznamy o dechových zkouškách, fotodokumentaci místa silniční kontroly, protokol o ústním jednání obsahující vyjádření žalobce, včetně dodaných příloh, úřední záznam kontrolující hlídky, výpis z webových stránek týkající se elektrokoloběžky Zero 10X a výpis z evidenční karty žalobce. Na základě studia spisového materiálu dospěl správní orgán I. stupně k závěru, že uvedená koloběžka nepodléhá požadavkům Nařízení. Přijal proto vyjádření žalobce a řízení ve věci přestupků podle § 125c odst. 1 písm. a) bodu 1 zákona o silničním provozu a § 16 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla zastavil, neboť skutky, o nichž se vedlo řízení, nebyly přestupky. Shora označeným rozhodnutím tedy shledal žalobce vinným pouze z přestupků podle § 125c odst. 1 písm. b) a § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.
8. Podle správního orgánu I. stupně nelze uvedenou koloběžku považovat za jízdní kolo. Správní orgán vycházel z přílohy č. 12 písm. C) bod 8 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „Vyhláška“), podle které může být jízdní kolo vybaveno přídavným motorem, jestliže mimo jiné, bude nadále zachován původní charakter jízdního kola, jeho výkon nepřesáhne 1 kW, maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než 25 km.h⁻¹ a montáž si nevyžádá zásah na jeho nosných částech. Jelikož uvedená koloběžka překračovala dané specifikace, považoval ji správní orgán I. stupně za motorové vozidlo, které může dle § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu řídit pouze osoba mající řidičské oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel. Dále se správní orgán zabýval výší vyměřované sankce.
9. Proti tomuto rozhodnutí žalobce brojil odvoláním ze dne 1. 11. 2021, v němž tvrdil, že správní orgán I. stupně chybně aplikoval pouze české právní předpisy, které mu umožnily posuzovat danou koloběžku jako motocykl. Z metodického pokynu Elektrokola a Elektrokoloběžky Ministerstva dopravy (dále jen „Metodika ministerstva“), který odkazuje na Nařízení, vyplývá, že pokud nemá koloběžka alespoň jedno místo k sezení, nejedná se o motocykl. Uvedl proto, že danou situaci lze posoudit pouze dvěma způsoby, buď je daná koloběžka jízdním kolem a žalobce nelze uznat vinným z označených přestupků, nebo se

z jakéhokoli důvodu neaplikuje Nařízení a pak nelze dovodit vinu žalobce pro nedostatek zavinění. Jednal by totiž v omylu, když věřil vyjádření ministerstva v tom, že Nařízení platí.

10. Žalovaný napadeným rozhodnutím odvolání žalobce zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil. Dospěl k závěru, že žalobcem předkládané Nařízení se na danou věc neaplikuje, jelikož se podle jeho čl. 2 odst. 2 písm. j) nevztahuje na vozidla, která nejsou vybavena alespoň jedním místem k sezení. Z přiložené fotodokumentace přitom vyplynulo, že daná koloběžka místem k sezení vybavena nebyla. Odkázal se proto na přílohu č. 12 písm. C) bod 8 Vyhlášky, podle které se za kolo nepovažuje vozidlo vybavené přídavným motorkem, jehož výkon nepřesáhne 1 kW a rychlost 25 km/h. Daná koloběžka však měla výkon 3,2 kW a maximální rychlost 65 km/h. Nemůže na ni proto být pohlíženo jako na jízdní kolo. Žalovaný se tedy ztotožnil s názorem správního orgánu I. stupně, podle něhož je daná koloběžka motorovým vozidlem. K otázce zavinění pak uvedl, že žalobce byl držitelem řidičského oprávnění a vykonal zkoušku potřebnou k jeho získání. Měl proto znát pravidla provozu na pozemních komunikacích, která měl povinnost dodržovat, a nemohl tak jednat v právním omylu.

III. Žaloba

11. Proti napadenému rozhodnutí žalovaného žalobce brojil žalobou. Uvedl, že žalovaný předmětnou koloběžku nesprávně posoudil jako vozidlo. Odkázal na Metodiku ministerstva, podle níž, pokud provedení vozidla neodpovídá podmínkám uvedeným v příloze Vyhlášky, nebo není vyjmuta z působnosti Nařízení, nebude se jednat o jízdní kolo a jeho řidič je povinen provozovat je jako motorové vozidlo. Daná koloběžka splňuje druhou podmínku podle čl. 2 odst. 2 písm. j) Nařízení, jelikož nemá žádné místo k sezení. Nejedná se proto o vozidlo a musí se jednat o jízdní kolo. Z toho důvodu nemohl žalobce spáchat přestupky předpokládající užití vozidla.
12. Žalobce se dále domníval, že správní orgány rozhodly především na základě svých požadavků, aby měly možnost stíhat uživatele elektrokoloběžek jako klasické řidiče vozidel. Takový postup označil za přepjatě formalistický. Žalovaný podle žalobce provedl hodnotovou úvahu, kterou v odůvodnění napadeného rozhodnutí zamlčel a předstíral, že vychází z doslovného znění právních předpisů.
13. V dalším žalobním bodu žalobce napadal posouzení subjektivní stránky přestupku. Dle jeho názoru měl důvod se domnívat, že vozidlo neřídí, když vycházel z Metodiky ministerstva. V takovém případě by jednal v právním omylu, i pokud by jeho koloběžka byla vozidlem, neboť nevěděl, že je jeho jednání protiprávní. Argumentaci žalovaného, že měl vykonanou zkoušku k řidičskému oprávnění, žalobce rovněž odmítl. Nelze totiž tvrdit, že každý řidič je schopen odhalit nesprávný výklad právních předpisů.
14. Žalobce závěrem nesouhlasil s vyjádřením, že koloběžku pohání motor a nikoli lidská síla. Již ve správním řízení uvedl, že se při jízdě i často odráží. Žalovaný přitom neprezentoval žádný důkaz, který by prokazoval opak. Jestliže tedy rozhodl na základě převažujícího způsobu pohonu, rozhodl v rozporu s provedeným dokazováním. S ohledem na výše

uvedené žalobce navrhl,
aby soud napadené rozhodnutí zrušil, případně upustil od uložení trestu zákazu řízení
všech motorových vozidel.

IV. Vyjádření žalovaného

15. Žalovaný v písemném vyjádření k žalobě odkázal na obsah napadeného rozhodnutí, kde vysvětlil, z jakého důvodu dospěl k závěru, že žalobce nejel na jízdním kole. Dle jeho názoru skutečnost, že daná koloběžka nepodléhá schválení podle Nařízení, neznámá, že by se nejednalo o vozidlo, pouze se nejedná o vozidlo schvalované dle tohoto nařízení. Rovněž není zřejmé, zda a jakým způsobem byla koloběžka schválena. Závěrečným návrhem požadoval žalobu zamítnout s tím, že náhradu nákladů řízení nepožadoval.

V. Posouzení věci krajským soudem

16. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí a řízení, které jeho vydání předcházelo, v řízení dle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen s. ř. s.), v rozsahu a mezích uplatněných žalobních bodů. Vycházel přitom ze skutkového a právního stavu v době rozhodování správního orgánu, v souladu s § 75 odst. 1, odst. 2 s. ř. s., s limity týkajícími se správního trestání (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/20163-16, publ. ve Sb. NSS 3528/2017, rozsudky Nejvyššího správního soudu dostupné na www.nssoud.cz).
17. Podle § 2 písm. f) zákona o silničním provozu je vozidlem motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj.
18. Podle písm. g) téhož ustanovení je motorovým vozidlem nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.
19. Podle písm. h) téhož ustanovení je nemotorovým vozidlem přípojné vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.
20. Podle § 5 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu řidič nesmí řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.
21. Podle § 6 odst. 7 písm. a) zákona o silničním provozu musí mít řidič motorového vozidla při řízení u sebe řidičský průkaz.
22. Podle § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu může řídit motorové vozidlo pouze osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel (dále jen „skupina vozidel“) uděleného Českou republikou, státem, který je členským

státem Evropské unie nebo smluvní stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru (dále jen „jiný členský stát“), nebo jiným státem podle mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána a která upravuje oblast silničního provozu.

23. Stěžejní námitku žalobce představovalo tvrzení, že uvedené přestupky nemohl spáchat, jelikož neřídil vozidlo, ale jízdní kolo. V této souvislosti je nezbytné připomenout, že podle výše citované právní úpravy se vozidla dělí na motorová a nemotorová. Jízdní kola obecně spadají pod vozidla nemotorová, a jsou tedy považována za vozidla. Bez ohledu na další posouzení povahy žalobcovy koloběžky lze proto s jistotou konstatovat, že žalobce vozidlo řídil. Námitka, že se jednalo pouze o jízdní kolo, je proto na první pohled nedůvodná ve vztahu k přestupku spočívajícímu v porušení § 5 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu. Pro naplnění skutkové podstaty tohoto přestupku je totiž lhostejné, zda žalobce řídil pod vlivem alkoholu vozidlo motorové nebo nemotorové. Podle názoru krajského soudu bylo žalobci spáchání tohoto přestupku dostatečně prokázáno, a pokud žalobce naznačoval, že jízdní kolo či koloběžka není vozidlem, neodpovídá tato argumentace zákonu o silničním provozu.
24. Přestupek spočívající v porušení § 6 odst. 7 písm. a) zákona o silničním provozu však vyžaduje řízení motorového vozidla. Bylo proto nezbytné posoudit žalobcovo tvrzení, dle něž je předmětná koloběžka jízdním kolem, tedy vozidlem nemotorovým.
25. Z přílohy č. 12 písm. C) bod 8 Vyhlášky vyplývá, že jízdní kolo je stále považováno za kolo, i v případě, kdy bude dodatečně vybaveno pomocným motorkem. Mimo jiné však musí být nadále zachován původní charakter jízdního kola, jeho výkon nepřesáhne 1 kW, maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než 25 km/h a montáž pohonného systému na jízdní kolo, si nevyžádá zásah na jeho nosných částech. Z výpisu z webových stránek týkajícího se dané koloběžky, který byl založen do správního spisu, je zřejmé, že její výkon je 3,2 kW a maximální rychlost 65 km/h. Obě hodnoty překračují parametry uvedené ve Vyhlášce. Rovněž je zřejmé, že pohonná jednotka nebyla na koloběžku montována dodatečně, ale byla přímo zakomponována do její konstrukce již při výrobě. Optikou Vyhlášky proto o jízdní kolo nejde, když předmětná koloběžka výrazně překračuje stanovené parametry.
26. Bez ohledu na znění Vyhlášky jsou pro posouzení povahy vozidla klíčová výše uvedená výkladová ustanovení § 2 písm. f), g), h) zákona o silničním provozu. Z písm. g) přitom vyplývá, že motorovým vozidlem je mj. nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou. K tomu pak přistupuje úprava § 80a zákona o silničním provozu vymezující skupiny vozidel, k jejichž řízení je třeba být držitelem řidičského oprávnění. K tomuto vymezení dochází mj. s ohledem na výkon a konstrukční rychlost jednotlivých kategorií vozidel. Nejslabší kategorií, pro kterou je vyžadováno řidičské oprávnění jsou dvoukolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí převyšující 25 km/h a nepřevyšující rychlost 45 km/h. Již to napovídá, že při uvedených charakteristikách žalobcovy koloběžky, která disponuje značným výkonem, vyznívá argumentace, že jde o pouhé jízdní kolo, poněkud nepatřičně. V případě silných elektrokoloběžek, které s ohledem na jejich dílčí parametr nebudou zařazeny do nižších skupin vozidel, není dle stávající úpravy vyloučen požadavek na řidičské oprávnění skupiny B dle ustanovení § 80a odst. 1 písm. f) zákona o silničním

provozu, které představuje sběrnou kategorii pro ostatní menší motorová vozidla. Řídit motorové vozidlo přitom podle § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu smí pouze držitel řidičského oprávnění. Žalobci mělo být zřejmé, že s ohledem na specifikace jeho koloběžky je pro její řízení nutno být držitelem řidičského oprávnění a mít řidičský průkaz při jejím řízení u sebe. Závěr správních orgánů v tomto směru má oporu v právní úpravě a není namístě jej označit za formalistickou představu správních orgánů.

27. Neobstojí ani tvrzení žalobce, že se na koloběžce také odráží. Z videa poskytnutého Policií ČR, které bylo ve správním řízení přehráno při ústním jednání, vyplývá, že žalobce na koloběžce jel do kopce rychlostí překračující 40 km/h výhradně za použití motoru. Policejní vozidlo jej v dalším úseku nebylo schopné dostihnout, ani při vlastním zrychlení nad 60 km/h. To ostatně dokresluje i úřední záznam ze dne 4. 7. 2021, v němž je uvedeno, že koloběžka se pohybovala mj. do kopce, byla poháněna bez použití lidské síly a jela značnou rychlostí. Přehlédnout nelze ani zjištěný výkon motoru a konstrukční rychlost koloběžky, kteréžto parametry sice zcela nevylučují odrážení řidiče vlastní silou v některých situacích, napovídají však, že primární druh pohonu koloběžky je poněkud jiný. Z uvedených skutečností plyne, že převažujícím způsobem pohonu nebyla vlastní síla žalobce, ale zabudovaný motor. Rovněž je z uvedeného zřejmá nedůvodnost námitky, podle níž je žalobcovo vyjádření o užití vlastní síly k pohybu jediným důkazem obsaženým ve spisovém materiálu.
28. Z žalobní argumentace vyplývá, že žalobce přikládá značný význam Metodice ministerstva. Ani z této metodiky ovšem nevyplyvá, že by měla být daná koloběžka jízdním kolem. Je zde uvedeno toliko, že pokud vozidlo nesplňuje parametry uvedené ve Vyhlášce nebo není vyloučeno z působnosti Nařízení, nebude se jednat o jízdní kolo a řidič takového vozidla je povinen jej provozovat jako motorové vozidlo. Význam této věty však nelze obracet. Skutečnost, že určité vozidlo je vyjmutο z působnosti Nařízení, znamená toliko, že se na něj neaplikuje úprava obsažená v nařízení a nikoli, že by se muselo jednat o jízdní kolo. Metodiku ministerstva nadto nelze vyzdvihoval nad zákonnou právní úpravu.
29. Pokud jde o námitku týkající se subjektivní stránky přestupku a právního omylu, dle krajského soudu není možné tvrdit, že měl žalobce všechny důvody domnívat se, že neřídí vozidlo. Stejně tak není pravdou, že by se měl řídit poučením ministerstva dopravy. Jak bylo uvedeno výše, žalobce nevycházel z platné právní úpravy a Metodiku ministerstva dezinterpretοval. Není po něm ani vyžadοvanο, aby odhalil nesprávný výklad právních předpisů, jak je namítáno v žalobě. Žalobce se však měl seznámit s právní úpravou upravující podmínky řízení vozidla, které žalobce řídit chtěl. Neznalost zákonné úpravy, jak ostatně správně konstatoval žalovaný, jej neomlouvá, a to tím spíše, že žalobce je držitelem řidičského oprávnění. Nelze proto hovořit o tom, že žalobce jednal v omylu, jehož se nemohl vyvarοvat, a že jednal nezaviněně.
30. Navrhoval-li žalobce upuštění od trestu zákazu řízení motorových vozidel, soud tento návrh neshledal důvodným. Žalobce řídil vozidlo (v nemalé rychlosti) po veřejné komunikaci pod vlivem alkoholu. Právě za to mu byl uložen trest zákazu řízení motorových vozidel, a to v nejkratší možné době dle ustanovení § 125c odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu. Sankce byla ulοžena v zákonných mezích a soud ji považuje za adekvátní, včetně jejího vztažení na veškerá motorová vozidla. Trest má žalobci důrazně připomenout, že alkohol na silnici nepatří, a to bez ohledu na užitý typ vozidla.

VI. Závěr a náklady řízení

31. S ohledem na shora uvedené soud žalobu jako nedůvodnou zamítl podle § 78 odst. 7 s. ř. s. O podané žalobě rozhodl soud bez nařízení jednání, a to v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s. za výslovného souhlasu žalobce i žalovaného.
32. Výrok o náhradě nákladů řízení se opírá o § 60 odst. 1 věta první s. ř. s., podle něhož má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl.
33. V souzeném případě měl úspěch žalovaný správní orgán, ten náhradu nákladů řízení nepožadoval, ostatně mu ani žádné náklady nad rámec jeho běžné činnosti nevznikly. Soud proto vyslovil, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení:

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 nejbližší 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.

Liberec 22. června 2022

Mgr. Zdeněk Macháček
samosoudce