



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Karla Šimky, soudkyně JUDr. Miluše Doškové a soudce JUDr. Faisala Husseiniho v právní věci žalobce: J. N., zastoupený JUDr. Jiřím Machem, advokátem se sídlem Stará cesta 205, Jindřichův Hradec, proti žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**, se sídlem Zborovská 81/11, Praha 5, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 4. 3. 2020, č. j. 096011/2019/KUSK/OLPPŘ/ZA, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Praze ze dne 25. 2. 2021, č. j. 50 A 5/2020-55,

t a k t o :

- I. Rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 25. 2. 2021, č. j. 50 A 5/2020-55, **se zrušuje.**
- II. Rozhodnutí Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 4. 3. 2020, č. j. 096011/2019/KUSK/OLPPŘ/ZA, **se zrušuje** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.
- III. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobci na náhradě nákladů řízení o žalobě a řízení o kasačních stížnostech 33 570 Kč k rukám jeho zástupce, JUDr. Jiřího Macha, advokáta, do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.
- IV. Žalovaný **nemá** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

[1] Žalobce se podanou žalobou domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí, kterým žalovaný zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Kolín,

Odboru dopravy (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 17. 5. 2019, č. j. MUKOLIN/OD 51268/19-holy, sp. zn. OD 02281/19 5626/2019 (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“ nebo „rozhodnutí správního orgánu I. stupně“),

[2] Správním orgánem I. stupně byl žalobce uznán vinným tím, že dne 4. 3. 2019 v 13:15 hodin na dálnici D1 v 55 km jako řidič jízdní soupravy složené z nákladního vozidla tovární značky Scania, registrační značky X, a návěsu tovární značky Schmitz, registrační značky X, jedoucího ve směru na Prahu, předjížděl kolonu vozidel, aniž by k jejímu předjetí měl dostatečnou rychlost, v důsledku čehož omezil v jízdě ostatní vozidla jedoucí za ním. Tímto jednáním žalobce porušil § 36 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), čímž z nedbalosti naplnil skutkovou podstatu přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu.

[3] Za tento přestupek byl žalobci podle § 125c odst. 5 písm. d) a § 125c odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu a v souladu s § 35 písm. b), c) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, v rozhodném znění (dále jen „zákon o přestupcích“), § 46 a § 47 zákona o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, uloženy pokuta ve výši 6500 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců, s účinností nabytí právní moci prvostupňového rozhodnutí.

[4] Krajský soud v Praze v záhlaví uvedeným rozsudkem č. j. 50 A 5/2020-55 (dále jen „napadený rozsudek“) žalobu proti napadenému rozhodnutí žalovaného zamítl.

[5] Krajský soud uvedl, že z dikce § 36 odst. 4 zákona o silničním provozu jednoznačně plyne, že k porušení povinnosti dané tímto ustanovením dojde v případě, pokud rychlost nákladního automobilem s hmotností nad 3500 kg (anebo jízdní soupravy v délce přes 7 metrů, dále jen „nadlimitní vozidlo“) vynaložená na předjetí jiného vozidla není dostatečná natolik (je natolik nedostatečná), že v jejím důsledku dojde k omezení ostatních vozidel v jízdě. Jinak řečeno, dotčené ustanovení ukládá, že rychlost nákladního vozidla stanovených rozměrů musí být taková, aby nezpůsobila omezení jízdy ostatních vozidel. Není tedy podstatné, jaká je konkrétní hodnota rychlosti („počet km.h⁻¹“) v průběhu předjíždění, nýbrž toliko zjištění, že rychlost vyvinutá za účelem předjetí nebyla taková, aby ostatní vozidla nemusela kvůli předjíždění zpomalovat, resp. jinak omezovat svou jízdu. Přesně k tomu však došlo podle krajského soudu v posuzované věci, neboť z obsahu videozáznamu policejní hlídky bylo zcela zřejmé, že vozidlo jedoucí v pořadí jako druhé za vozidlem žalobce opakovaně brzdí, přičemž i na rychloměru policejního vozidla pořizujícího videozáznam lze u ukazatele rychlosti pozorovat pokles. Krajský soud tak neměl pochyb o tom, že minimálně v uvedeném čase vozidlo žalobce skutečně zpomalovalo ostatní vozidla v levém pruhu a omezovala je tak na rychlosti.

[6] Krajský soud nepřisvědčil žalobci, že by uvedený výklad § 36 odst. 4 zákona o silničním provozu měl za následek plošný zákaz předjíždění nadlimitními vozidly na dálnicích. Řidičům těchto vozidel není zakázáno na dálnicích předjíždět, pouze je u nich možnost předjíždění omezena požadavkem na vyvinutí dostatečné rychlosti, která neomezí ostatní vozidla. Krajský soud připustil, že vzhledem k maximální povolené rychlosti

pokračování

nadlimitních vozidel, jež činí 80 km.h^{-1} (§ 18 odst. 3 věty druhé zákona o silničním provozu), je v případě nákladních vozidel s uvedenou hmotností možnost předjíždění skutečně velmi limitována, což má ovšem logiku, neboť tato vozidla jsou vzhledem ke svým rozměrům při pohybu na pozemních komunikacích nebezpečnější než vozidla jiná. Ani při tomto omezení však není zcela vyloučeno, aby nadlimitní vozidla na dálnicích uskutečnila manévry předjetí například v situacích, pokud by se snažila předjet vozidlo pohybující se velmi nízkou rychlostí a současně by takovému manévru nebránila situace ve vedlejším pruhu (a zároveň by se nejednalo o dálniční úsek osazený značkami zákaz předjíždění nadlimitními vozidly).

[7] Jelikož konkrétní hodnota rychlosti není nutnou podmínkou při posuzování dodržení povinnosti § 36 odst. 4 zákona o silničním provozu, neshledal krajský soud důvodnou ani námitku žalobce, že v průběhu dokazování před správním orgánem I. stupně nebyly na videozáznamu v důsledku použití zastaralého přehrávače vidět údaje o rychlosti a poloze policejního vozidla. Pro skutkovou stránku věci je podstatný průběh události, které zachytila autokamera policejního vozidla v prostoru před ním, přičemž prostým pozorováním tohoto videozáznamu lze dospět k závěru o spáchání předmětného přestupku žalobcem.

[8] Lichou shledal krajský soud rovněž žalobní námitku, že by zpomalení vozidel jedoucích v levém jízdním pruhu mohlo být způsobeno rychlostí tmavého osobního vozidla, které dle videozáznamu jelo hned za žalobcem. Soud měl za to, že mělo-li zmiňované osobní vozidlo před sebou vozidlo žalobce, pak těžko mohlo v prostoru levého pruhu vyvinout rychlost vyšší, neboť mu v průjezdu bránil právě objekt tvořený žalobcovou nákladní soupravou.

[9] Námitku neadekvátnosti uloženého trestu shledal krajský soud nepřipustnou pro opožděnost. Pro nadbytečnost pak soud ani nedoplnil dokazování.

II. Kasační stížnost žalobce a vyjádření žalovaného

[10] Žalobce (dále jen „stěžovatel“) napadá rozsudek krajského soudu kasační stížností, jejíž důvody podřazuje pod § 103 odst. 1 písm. a) a b) s. ř. s., požaduje jej zrušit a věc vrátit k dalšímu řízení krajskému soudu.

[11] Stěžovatel v kasační stížnosti rozporuje právní výklad § 36 odst. 4 zákona o silničním provozu krajským soudem, a polemizuje s tím, zda lze po řidiči nadlimitního vozidla lze spravedlivě požadovat, aby odhadoval rychlost vozidel jedoucích za ním ve vzdálenosti stovek metrů, aby se mohl rozhodnout vozidlo či jízdní soupravu jedoucí před ním předjet. Zákonodárce však v předmětném ustanovení nevyžaduje pouhé omezení ostatních vozidel, nýbrž pouze takové omezení, které je způsobeno výrazně nižší rychlostí jízdy. Jinými slovy, pokud předjíždějící jízdní souprava daných parametrů nejede výrazně nižší rychlostí jízdy, pak může vozidla jedoucí za ní omezit, tj. ve smyslu § 2 písm. m) zákona o silničním provozu jim může překážet. Krajský soud v Praze si tedy výklad daného ustanovení výrazně zjednodušil, když pojem výrazně nižší rychlost jízdy zcela opominul.

[12] Zákodárce podle stěžovatele musel počítat s tím, že právní úprava zamezuje řidiči nadlimitního vozidla vyvinout vyšší rychlost jízdy než 80 km.h⁻¹. Stěžovatel je tak přesvědčen, že zákonodárce pojem výrazně nižší rychlost jízdy vztahoval k horní hranici nejvyšší povolené rychlosti jízdy pro nadlimitní vozidla, neboť pokud by se vztahovala k nejvyšší povolené rychlosti jízdy 130 km.h⁻¹, fakticky by žádné nadlimitní vozidlo nemohlo předjíždět, protože rozdíl rychlostí by byl vždy minimálně 50 km.h⁻¹, což je 13,88 m.s⁻¹. Při cca minutové délce předjíždění jiné jízdní soupravy by řidič předjíždějícího vozidla musel odhadovat rychlost vozidel jedoucích za ním ve vzdálenosti 833m, což je naprosto vyloučené.

[13] Stěžovatel dále protestuje proti výkladu vzniklé situace krajským soudem tak, jak to učinil v bodu 21. napadeného rozsudku. Stěžovatel již před policisty uvedl, že za sebou neviděl jet rychlejší vozidla, neboť vozidlo jedoucí jako první za ním jelo podobnou rychlostí jízdy, tj. kolem 80 km.h⁻¹. Jakkoliv se to krajskému soudu nepozdávalo, na videozáznamu není vidět nic, co by tvrzení žalobce vyvracelo. Důvodů, proč toto vozidlo jelo nižší než nejvyšší povolenou rychlostí, může být celá řada, a o jeho skutečné rychlosti jízdy lze pouze spekulovat. Jediné, co lze tvrdit, je fakt, že i toto vozidlo jelo vyšší rychlostí jízdy než vozidla v pravém jízdním pruhu, což byl patrně důvod, proč toto vozidlo jelo v levém jízdním pruhu. A pokud se toto vozidlo pohybovalo podobnou rychlostí jako jízdní souprava před ním ještě v době, kdy tato jízdní souprava řízená žalobcem přejela do levého jízdního pruhu za účelem předjíždění před ním jedoucích vozidel v pravém jízdním pruhu, pak to nebyl žalobce, kdo omezil další za ním jedoucí vozidla, ale řidič vozidla jedoucí za ním v prvním pořadí. Žalobce zde zdůrazňuje, že se jedná o věc spadající do správního trestání, kdy je uplatňována zásada *in dubio pro reo*.

[14] Žalovaný se ve vyjádření ke kasační stížnosti ztotožnil se závěry krajského soudu.

III. Právní hodnocení Nejvyššího správního soudu

[15] Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek v souladu s § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s., vázán rozsahem a důvody, které uplatnil stěžovatel v podané kasační stížnosti, a přitom neshledal vady uvedené v odstavci 4, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti.

[16] Kasační stížnost je **důvodná** [§ 110 odst. 1 s. ř. s.].

[17] Nejvyšší správní soud v první řadě považoval za nezbytné vypořádat se s námitkou stěžovatele rozporující skutkový stav. Stěžovatel totiž v kasační stížnosti, stejně jako v žalobě, namítá, že ve skutečnosti to nebyl on, ale vozidlo jedoucí v levém pruhu těsně za ním, kdo omezil další, v řadě druhé vozidlo jedoucí na videozáznamu Policie ČR za žalobcem. Stěžovatel totiž tvrdí, že toto vozidlo, jedoucí na videozáznamu těsně za ním, jelo v době, kdy se stěžovatel zařadil při předjížděcím manévru do levého pruhu, zhruba stejnou rychlostí jako stěžovatel, a stěžovatel je tak nemohl omezit, neboť řidič tohoto vozidla nemusel změnit rychlost. Videozáznam Policie ČR podle stěžovatele toto tvrzení nevyvrací. Ve správním řízení tak dle stěžovatele nebylo prokázáno bez důvodných pochybností, že jeho jednání naplnilo znaky přestupku. Podle stěžovatele to tak byl právě

pokračování

řidič tohoto vozidla, kdo donutil v řadě další vozidlo zpomalit. Nejvyšší správní soud přisvědčil této námitce.

[18] Podle § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v rozhodném znění (dále jen „správní řád“) platí, že *„nevyplyvá-li ze zákona něco jiného, postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2.“* Podle § 69 odst. 2 zákona o přestupcích platí, že *„dokud není pravomocným rozhodnutím o přestupku vyslovena vina obviněného, hledí se na něj jako na nevinného. V pochybnostech správní orgán rozhodne ve prospěch obviněného.“* Správní orgán prvního stupně prokazoval vinu stěžovatele oznámením o přestupku a úředním záznamem Policie ČR, Krajského ředitelství Královéhradeckého kraje, Odboru služby dopravní policie, Dálničního oddělení Pravy, sepsaným zasahujícími policisty, videozáznamem skutku stěžovatele, vyhotoveným zasahujícími policisty, fotografiemi dokladů k řízení vozidla, uvedené jízdní soupravy a osoby stěžovatele, pořízenými zasahujícími policisty a výpisem z evidenční karty řidiče. Nejvyšší správní soud musí dát za pravdu stěžovateli, že z obsahu spisu, konkrétně z videozáznamu jednání stěžovatele, není zjevné, zda vozidlo za stěžovatelem v době, kdy on zahájil předjížděcí manévr, nejelo podobnou rychlostí jako stěžovatel – záznam neobsahuje pasáž, v níž by řidiči tohoto vozidla svítila brzdová světla. Přitom v takovém případě by to nebyl stěžovatel, nýbrž vozidlo bezprostředně za stěžovatelem, kdo omezil za stěžovatelem v řadě druhé jedoucí vozidlo. Nejvyšší správní soud připomíná, že ve správním trestání je potřeba vždy prokázat vinu bez důvodných pochybností. V nyní projednávané věci však obsah videozáznamu vinu stěžovatele bez důvodných pochybností neprokazuje. Je tedy na žalovaném, aby dokazování případně doplnil tak, aby vinu mohl prokázat bez důvodných pochybností, a nebyl-li by schopen dosáhnout tohoto důkazního standardu, zprostit stěžovatele obvinění.

[19] To, že již skutkové hodnocení zavdává důvod pro zrušení napadeného rozsudku a rozhodnutí žalovaného, však s ohledem na zásadu procesní ekonomie Nejvyššímu správnímu soudu nebrání v tom, aby se vyjádřil i k právnímu hodnocení otázek, které ve správním a soudním řízení v předchozích stupních vyvstaly. Co se týče právního hodnocení skutkového stavu, Nejvyšší správní soud se ztotožňuje se závěry krajského soudu. Naopak s právním hodnocením stěžovatele se Nejvyšší správní soud neztotožňuje. Podle § 36 odst. 4 platí, že *řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg a řidič jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, nesmí předjíždět jiné vozidlo, pokud k jeho předjetí nemá dostatečnou rychlost, takže by omezil v jízdě ostatní vozidla svou výrazně nižší rychlostí jízdy.* Z citovaného ustanovení plyne, že řidič nadlimitního vozidla má zpravidla zákaz předjíždět. Výjimkou z tohoto zákazu je situace, kdy má řidič nadlimitního vozidla dostatečnou rychlost k tomu, aby předjížděním neomezil ostatní vozidla. Naplnění tohoto předpokladu pro uplatnění výjimky ze zákazu předjíždění přitom vždy bude záviset na konkrétních podmínkách provozu v době, kdy se uskutečňuje předjíždění. Rozhodujícími faktory však bude zejména rozdíl rychlosti mezi nadlimitním vozidlem, které hodlá předjíždění uskutečnit, a předjížděným vozidlem na straně jedné, a dopravní situace za nadlimitním vozidlem na straně druhé. Aby tedy mohl řidič nadlimitního vozidla předjíždět, musí být rozdíl rychlostí mezi tímto vozidlem a vozidlem, které má být předjeto, natolik dostatečný, aby se s ohledem na povahu provozu za

nadlimitním vozidlem toto vozidlo zvládlo zařadit zpět do pravého pruhu, aniž by omezilo za ním jedoucí vozidla.

[20] Nejvyšší správní soud se ztotožňuje se závěry krajského soudu, že tímto výkladem je výrazně omezena možnost nadlimitních vozidel předjíždět. Takový jev je však podle Nejvyššího správního soudu v souladu s úmyslem historického zákonodárce a zřejmě není ještě protiústavní. Předjíždění nadlimitními vozidly je totiž s ohledem na zákonem omezenou rychlost, kterou tato vozidla mohou jet, často zdoluhavým procesem, který je způsobilý ohrozit bezpečnost i plynulost provozu na dálnicích. Pokud by tomu tak nebylo, zákonodárce by neměl důvod stanovit zákonná či dopravními značkami stanovená omezení předjíždění těmito vozidly. Při velmi malých rozdílných rychlostech nadlimitních vozidel v řádu jednotek km.h^{-1} s ohledem na jejich rychlostní omezení podle § 18 odst. 3 zákona o silničním provozu (max. 80 km.h^{-1}) přitom zpravidla i na velkých vzdálenostech ušetří řidiči těchto vozidel marginální množství času (např. při konstantním rozdílu v rychlostech dvou vozidel, kdy jedno vozidlo jede 75 km.h^{-1} a druhé 80 km.h^{-1} , se jedná o úsporu času ve výši cca 6,6 %; tzn., že např. trasu o délce 400 km překoná řidič rychleji jedoucího vozidla za 5 hodin namísto 5 hodin a 20 minut).

[21] Zákonodárce tedy usoudil, že předjíždění nadlimitními vozidly má být povoleno pouze tehdy, pokud je to s ohledem na povahu provozu skutečně možné, aniž by tím došlo k omezení ostatních vozidel. Nejvyšší správní soud k výkladu konce věty druhé § 36 odst. 4 zákona o silničním provozu stěžovatelem uvádí, že s tímto výkladem se neztotožňuje. Podle Nejvyššího správního soudu není možné vztahovat právní výraz „svou výrazně nižší rychlostí“ k maximální povolené rychlosti nadlimitního vozidla. Již tato maximální povolená rychlost je totiž podle § 18 odst. 3 zákona o silničním provozu ve vztahu k obecné povolené rychlosti na dálnici výrazně omezena. Je tak nesmyslné předpokládat, že by nadlimitní vozidlo, které by jelo výrazně nižší rychlostí než maximální povolenou rychlostí 80 km.h^{-1} , vůbec mělo možnost na dálnici kohokoliv předjíždět; na dálnici je totiž zakázána až na výjimečné případy jízda vozidly, jejichž maximální provozní rychlost je nižší než 80 km.h^{-1} .

[22] Podle Nejvyššího správního soudu je tak právní výraz „svou výrazně nižší rychlostí“ potřeba vykládat tak, že zákonodárce měl v úmyslu pouze zdůraznit, že zákaz předjíždění je stanoven s ohledem na skutečnost, že rychlost nadlimitních vozidel je na dálnici zpravidla (byť ne bezvýjimečně) výrazně nižší než rychlost ostatních vozidel, a této skutečnosti by si měli být při předjíždění vědomi i řidiči nadlimitních vozidel.

[23] Nejvyšší správní soud se také neztotožňuje s tvrzením, že tento výklad reálně zamezuje řidičům nadlimitních vozidel předjíždět, jakkoli nepochybně jejich možnosti předjíždět výrazně omezuje. Lze si nicméně představit celou paletu situací, kdy taková možnost bude řidičům nadlimitních vozidel dána. V první řadě se bude jednat o situaci, kdy předjížděné vozidlo pojede tak nízkou rychlostí, že bude samotný čas předjetí trvat tak krátce, že tím nedejde s ohledem na hustotu provozu k omezení ostatních vozidel. Taková situace není nereálná, neboť na dálnici je sice zákaz jízdy podle § 35 odst. 1 zákona o silničním provozu určen vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost je nižší než 80 km.h^{-1} , to však neznamená, že touto rychlostí vždy pojedou (ostatně imperativ opuštění dálnice při neschopnosti dosáhnout této rychlosti podle § 36 odst. 2 zákona o silničním provozu se vztahuje k situaci, kdy je tato neschopnost způsobena závadou). Příkladem mohou být dále

pokračování

vozidla MHD v úsecích dálnice, procházejících obcí (srov. § 35 odst. 1 věta druhá zákona o silničním provozu) a také vozidla správce komunikace užitá při správě a údržbě (§ 35 odst. 3 zákona o silničním provozu). Další situací, kdy bude zpravidla možno předjíždět, jsou období pozdních nočních a brzkých ranních hodin, v nichž lze očekávat na dálnicích minimální koncentraci osobních vozidel a vyšší koncentraci nadlimitních vozidel – i v těchto případech by při absenci výjimky ze zákazu předjíždění podle § 36 odst. 4 zákona o silničním provozu nebylo nadlimitním vozidlům umožněno předjíždět.

[24] V ostatních případech však v obecné rovině Nejvyšší správní soud opakuje, že zákonodárce zavedením ustanovení § 36 odst. 4 zákona o silničním provozu fakticky docílil toho, že nadlimitní vozidla mají na dálnici až na výjimky zákaz předjíždět. Vyšel zřejmě z představy, že primárním účelem dálnic je rychlý a bezpečný přesun motorovými vozidly napříč dlouhými vzdálenostmi, a předjíždění nadlimitními vozidly by tak mělo být možné pouze tehdy, pokud tento primární účel nebude omezován pomalu předjíždějícími nadlimitními vozidly. Tento záměr zákonodárce nepřísluší Nejvyššímu správnímu soudu zpochybňovat.

IV. Závěr a náklady řízení

[25] Nejvyšší správní soud shledal kasační stížnost důvodnou, a proto v souladu s § 110 odst. 1 s. ř. s. napadený rozsudek krajského soudu zrušil. Zruší-li Nejvyšší správní soud rozhodnutí krajského soudu, a pokud již v řízení před krajským soudem byly pro takový postup důvody, současně se zrušením rozhodnutí krajského soudu může sám podle povahy věci rozhodnout o zrušení rozhodnutí správního orgánu [§ 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s.]. Již krajský soud měl k namítané nezákonnosti rozhodnutí žalovaného a správního orgánu prvního stupně (neprokázání viny stěžovatele bez důvodných pochybností) zrušit. Nejvyšší správní soud proto zrušil též rozhodnutí žalovaného.

[26] Za této situace Nejvyšší správní soud rozhodl o náhradě nákladů v řízení o žalobě i o kasační stížnosti podle § 60 odst. 1 s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s. K tomu nutno podotknout, že stěžovatel byl již v nyní projednávané věci jednou procesně úspěšný i v řízení před Nejvyšším správním soudem, když bylo k jeho kasační stížnosti rozsudkem ze dne 8. 9. 2020, č. j. 2 As 279/2020-22, zrušeno usnesení krajského soudu ze dne 24. 7. 2020, č. j. 50 A 5/2020-14, jímž krajský soud žalobu stěžovatele odmítl pro nesplnění podmínky řízení. Jelikož ve zmíněném rozsudku Nejvyšší správní soud zavázal krajský soud k rozhodnutí o nákladech řízení o kasační stížnosti a krajský soud žalobu zamítl, takže žalobci jejich náhradu nepřiznal, rozhodl Nejvyšší správní soud nyní i o náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti vedeném před Nejvyšším správním soudem pod sp. zn. 2 As 279/2020.

[27] Žalovaný v řízení o žalobě ani v řízení o kasačních stížnostech procesně neuspěl, a proto nemá právo na náhradu svých nákladů těchto řízení. Stěžovatel byl ve výsledku zcela procesně úspěšný, má proto právo na náhradu nákladů v plné výši. Stěžovatel vynaložil soudní poplatky v celkové výši 13 000 Kč (3000 Kč za žalobu a 2 x 5000 Kč za kasační stížnost). Žalovaný je proto povinen mu tyto náklady nahradit.

[28] V řízení o žalobě byl stěžovatel zastoupen advokátem JUDr. Jiřím Machem. Ten učinil v řízení před krajským soudem tři úkony právní služby, a to příprava a převzetí zastoupení, podání žaloby a účast na jednání před soudem dne 25. 2. 2021 [§ 11 odst. 1 písm. a), d) a g) advokátního tarifu]. Za každý úkon právní služby náleží zástupci stěžovatele mimosmluvní odměna ve výši 3100 Kč [§ 9 odst. 4 písm. d) ve spojení s § 7 bodem 5. advokátního tarifu] a paušální náhradu hotových výdajů ve výši 300 Kč (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu), celkem tedy 10 200 Kč. Zástupce stěžovatele v řízení o žalobě je plátcem DPH, odměnu je proto třeba zvýšit o částku 2142 Kč, která odpovídá 21% sazbě této daně.

[29] V řízeních o kasačních stížnostech byl stěžovatel taktéž zastoupen advokátem JUDr. Jiřím Machem. V řízeních o kasačních stížnostech před Nejvyšším správním soudem (vedených pod sp. zn. 2 As 279/2020 a 2 As 51/2021) učinil tento zástupce celkem dva úkony právní služby, a sice 2 x podání kasační stížnosti [§ 11 odst. 1 písm. d) advokátního tarifu]. Za každý úkon právní služby náleží zástupci mimosmluvní odměna ve výši 3100 Kč [§ 9 odst. 4 písm. d) ve spojení s § 7 bodem 5. advokátního tarifu] a paušální náhradu hotových výdajů ve výši 300 Kč (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu), celkem tedy 6800 Kč. Zástupce stěžovatele v řízení o kasačních stížnostech je plátcem DPH, odměnu je proto třeba zvýšit o částku 1428 Kč, která odpovídá 21% sazbě této daně.

[30] Celkem je tak žalovaný povinen nahradit stěžovateli náklady řízení ve výši 33 570 Kč. Uvedenou částku je žalovaný povinen zaplatit stěžovateli k rukám jeho zástupce JUDr. Jiřího Macha. K jejímu zaplacení Nejvyšší správní soud určil přiměřenou lhůtu.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **nejsou** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 30. listopadu 2022

JUDr. Karel Šimka
předseda senátu