



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl samosoudcem JUDr. Petrem Černým, Ph.D.,
ve věci

žalobce: **M. D.**, narozený X,
bytem X,
zastoupen Mgr. Martinou Knickou, advokátkou,
sídlem Tyršova 1434/4, 405 02 Děčín,

proti

žalovanému: **Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství,**
sídlem Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem,

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 4. 2023, č. j.
KUUK/049814/2023/ODSA/Fid, sp. zn. KUUK/009633/2022/3,

takto:

I. Žaloba **se zamítá.**

II. Žádný z účastníků **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Žalobce se žalobou podanou prostřednictvím své právní zástupkyně v zákonem stanovené lhůtě domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 4. 2023, č. j. KUUK/049814/2023/ODSA/Fid, sp. zn. KUUK/009633/2022/3, jímž bylo zamítnuto žalobcovo odvolání a bylo potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Mostu, odboru správních činností (dále jen „magistrát“) ze dne 25. 11. 2022, sp. zn. MmM/164062/2022/OSČ-P/DP. Tímto rozhodnutím magistrát uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o

Shodu s prvopisem potvrzuje I. T.

změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), neboť z nedbalosti porušil ustanovení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, za což mu byla uložena pokuta ve výši 2 000 Kč a povinnost nahradit náklady správního řízení ve výši 1 000 Kč. Konkrétní skutek byl popsán jako nedbalostní zavinění, kterého se žalobce dopustil tím, že se dne 24. 6. 2022 v čase 9.18 hodin v Mostě, na ulici Chomutovská, na křižovatce u výjezdu z parkoviště od nákladové části prodejny OBI, jako řidič motorového vozidla tov. zn. Seat, reg. zn. X, nechoval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval majetek jiných osob, když v okamžiku, kdy ke křižovatce přijelo motorové vozidlo tov. zn. Iveco, reg. zn. X, s návěsem tov. zn. Schwarzmüller, reg. zn. X, a jeho řidič R. B. dával přednost vozidlům přijíždějícím na hlavní pozemní komunikaci a chystal se po předchozím najetí přední částí vozidla ke střední části pozemní komunikace odbočit vpravo, tak M. D. přijel ke křižovatce ve stejném směru v pravém jízdním pruhu, vjel do dráhy odbočování vozidla tov. zn. Iveco s návěsem, a zastavil vozidlo, po čemž R. B. jako řidič vozidla tov. zn. Iveco s návěsem začal odbočovat vpravo a došlo ke střetu pravé přední části a boční části taháče a boční částí návěsu s levou boční částí vozidla tov. zn. Seat. Žalobce se v žalobě zároveň domáhal toho, aby soud zrušil také zmíněné rozhodnutí magistrátu a uložil žalovanému povinnost nahradit žalobci náklady soudního řízení.

Žaloba

2. V žalobě žalobce uvedl, že obě napadená rozhodnutí jsou založena na skutkovém zjištění, že „bylo nanejvýš pravděpodobné, že řidič nákladního vozidla bude konat úkon odbočení“ a že z tohoto důvodu neměl žalobce vůbec přijíždět do jinak volného prostoru pravého jízdního pruhu. Dále obě rozhodnutí vyslovují hypotézu, že je vysoce pravděpodobné, že pan B. nemusel vozidlo žalobce spatřit, neboť byl v tzv. mrtvém úhlu.
3. Tento závěr byl však učiněn v rozporu s výpovědí žalobce a bez jakéhokoliv odborného posouzení. Otázka mrtvého úhlu je totiž otázkou založenou na odborných znalostech a o této otázce si podle § 56 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále jen „správní řád“), nebyl správní orgán oprávněn učinit závěr sám. Správní orgán tak vycházel ze skutkového stavu, který nemá oporu ve spisu. Správní orgány dále usuzují, že při dostatečné pozornosti by si žalobce byl vědom odbočování nákladního vozidla, z postavení jeho kol a z jeho přijíždění do křižovatky. Nijak se přitom nezabývaly opakovanou námitkou žalobce, že tímto způsobem se mohlo nákladní vozidlo připravovat na manévr couvání do nákladního prostoru OBI.
4. Provedené dokazování má tak žalobce za nedostatečné a skutkové a právní závěry za neúplné i nesprávné. Povinnost jednat ohleduplně a ukázněně podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu nemůže přesahovat limity dané legitimním předpokladem, že ostatní účastníci se budou chovat v souladu s pravidly silničního provozu. Aby byl obviněný z přestupku uznán vinným z přestupkového jednání, je nezbytné s dostatečnou jistotou zjistit okolnosti, za nichž mělo k tomuto jednání dojít. Zcela nepochybně mezi tyto okolnosti patří i protiprávní jednání druhého účastníka nehody. Předmětná křižovatka je běžně užívána nákladními vozidly k vjezdu do nákladového prostoru OBI. V této křižovatce je pruh, ve kterém před dopravní nehodou stálo vozidlo pana B., většinu času blokován nákladními vozidly, nikoliv ale za účelem odbočení, ale za účelem couvání k supermarketu. Žalobce tedy navrhl provedení důkazu formou zajištění kamerových záznamů od Městské policie Most.
5. Druhý účastník nehody se dopustil porušení povinnosti uložené mu § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu, tedy povinnosti přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí. Dále Shodu s prvopisem potvrzuje I. T.

porušil i povinnost uloženou § 21 zákona o silničním provozu, a to zajistit další osobu při manévru nebezpečného odbočení. Rovněž rychlost vozidla se nezdá být přizpůsobena vlastnostem vozidla rozměrům pozemní komunikace. Není pravdou, že by nebylo možné odbočit z pravého jízdního pruhu, neboť tento manévr se v této křižovatce nákladními vozidly běžně provádí.

6. Správní orgány se nevypořádaly s námitkou zavinění druhého účastníka dopravní nehody. Vzhledem k absenci právního zastoupení žalobce sice nepoukazoval výslovně na principy legitimacy a důvěry v jednání dalších účastníků silničního provozu, z jeho vyjádření i odvolání ale bylo zcela zřejmé, že za rozhodující považuje právě rozpor odůvodnění s tímto principem. Viníkem dopravní nehody je právě pan B. a příčina nehody tkví v jeho neuváženém, bezohledném a nadto velmi rychlém odbočení do pravého jízdního pruhu. Žalobce je v důsledku napadených rozhodnutí odpovědný v plném rozsahu za všechny následky této nehody, tedy škody v řádech tisíců korun.

Vyjádření žalovaného k žalobě

7. Žalovaný ve svém písemném vyjádření uvedl, že řízení vedené s řidičem R. B. bylo usnesením ze dne 2. 12. 2022 zastaveno, neboť spáchání skutku, o němž se vedlo řízení nebylo R. B. prokázáno. I přes to, že řidiči nákladních vozidel mají lepší rozhled a kamiony mají větší zrcátka, mají také mrtvé úhly. Běžný osobní automobil lze snadno přehlédnout, zvláště pokud jede souběžně s nákladním vozidlem vedle kabiny. Kamiony mají délku zhruba 25 metrů a hmotnost kolem 40 tun. Z toho vyplývá, že si řidič kamionu musí dostatečně nadjet a mít pro svůj manévr dostatek místa. Dle žalovaného měl žalobce vyčkat až kamion dokončí započatý úkon a bude jednoznačné, zda vyjíždí na hlavní komunikaci nebo zda se chystá zacouvat k rampě. Z videozáznamu jednoznačně vyplývá chystaný úkon nákladního vozidla a vzhledem k délce jízdní soupravy nemohl pan B. s vozidlem najet úplně do pravého jízdního pruhu. Žalovaný si dost dobře neumí představit situaci, kdy by u každého výjezdu z vedlejší komunikace řidič jízdní soupravy hledal někoho, kdo by ho navigoval. Řidič B. nemusel vidět pohyb vozidla vedle něj vpravo, když k tomu ještě sledoval provoz na ulici Chomutovská po levé i pravé straně z jeho pohledu. V daném případě se jedná o komunikaci v jednom jízdním pruhu – výjezdu, kde se vozidla řadí za sebou, jak přijedou, nikoliv vedle sebe. Závěrem žalovaný navrhl zamítnutí žaloby.

Replika žalobce

8. Dle žalobce napadené rozhodnutí není podloženo konkrétními skutkovými závěry, ale opírá se o neověřené hypotézy, přičemž žalovaný neuvádí žádné konkrétní skutkové okolnosti. Zcela opomíjí existenci § 21 odst. 2 zákona o silničním provozu, které výslovně ukládá řidiči, aby bezpečné odbočení zajistil pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby. Tvrzení žalovaného nemohou vyvrátit námitky nedostatečného posouzení skutkových okolností, a to jednání žalobce, příčin nehody a otázku mrtvého úhlu.

Ústní jednání

9. Při jednání soudu konaném dne 12. 6. 2024 právní zástupce žalobce (v substituční plné moci) odkázal na dosavadní vyjádření ve věci a dále uvedl, že v celém předcházejícím řízení nebylo dostatečně posouzeno jednání řidiče kamionu, který měl možnost odbočit, aniž by najížděl do protisměru. Vina za nehodu nemůže ležet na žalobci, neboť za nehodu odpovídá právě řidič kamionu. Správní orgány zcela fabulovaly závěry ve prospěch jednoho z účastníků řízení, a proto by mělo být žalobou napadené rozhodnutí zrušeno.

Shodu s prvopisem potvrzuje I. T.

10. Pověřený pracovník žalovaného odkázal na žalobou napadené rozhodnutí a dále uvedl, že řidič nákladního vozidla s návěsem si musí při odbočování dostatečně najet. V daném případě musel řidič kamionu vyjet vlevo, aby mohl bezpečně odbočit doprava. V daném případě nedošlo k pochybení žalovaného, a proto navrhl žalobu zamítnout.
11. Soud k návrhu žalobce vyžádal a jako důkaz provedl videozáznam postoupený Městskou policií Most ze dne 15. 3. 2024 zachycující ulici Chomutovská, Most, na křižovatce u výjezdu z parkoviště od nákladové části prodejny OBI, v čase od 8.30 hod. do 12.00 hod. k dopravní situaci na předmětné křižovatce v patečním dopoledni.
12. Soud neprovedl dokazování navržené žalobcem, a to znaleckým posudkem k posouzení mrtvých úhlů řidiče kamionu a dále dalšími videozáznamy předmětné křižovatky pořízenými Městskou policií Most, a to pro nadbytečnost.

Posouzení věci soudem

13. Napadené rozhodnutí žalovaného soud přezkoumal v řízení podle části třetí hlavy druhé prvního dílu zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), který vychází z dispoziční zásady vyjádřené v § 71 odst. 1 písm. c), písm. d), odst. 2 větě druhé a třetí a v § 75 odst. 2 věty první s. ř. s. Z této zásady vyplývá, že soud přezkoumává zákonnost rozhodnutí správního orgánu pouze v rozsahu, který žalobce uplatnil v žalobě nebo během dvouměsíční lhůty po oznámení napadeného rozhodnutí ve smyslu § 72 odst. 1 věty první s. ř. s. Povinností žalobce je proto tvrdit, že rozhodnutí správního orgánu nebo jeho část odporuje konkrétnímu zákonnému ustanovení, a toto tvrzení zdůvodnit. Nad rámec žalobních bodů musí soud přihlédnout toliko k vadám napadeného rozhodnutí, k nimž je nutno přihlížet bez návrhu nebo které vyvolávají nicotnost napadeného rozhodnutí podle § 76 odst. 2 s. ř. s. Takové nedostatky však v projednávané věci nebyly zjištěny.
14. Soud po přezkoumání skutkového i právního stavu věci dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
15. Podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu je při účasti na provozu na pozemních komunikacích každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.
16. Podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.
17. Z videozáznamu založeného ve správním spise zachycujícího předmětnou dopravní nehodu je zřejmé, že v době, kdy vozidlo zn. Iveco najíždí do křižovatky s ulicí Chomutovská, přijíždí vozidlo žalobce ke křižovatce místní komunikace vedoucí od obchodního centra (vyjížděl z parkoviště) a v okamžiku, kdy vozidlo zn. Iveco zastavuje, vozidlo žalobce vjíždí do křižovatky s ulicí Chomutovská, kde se v čase 9:18:00 zpoza vozidla zn. Iveco objevuje a zastavuje na hranici křižovatky, asi jeden metr před tímto vozidlem, jehož řidič jej má z jeho pohledu po pravé straně. V čase 9:18:08 hod. se rozjíždí vozidlo zn. Iveco a odbočuje doprava a tak dochází ke srážce.

Shodu s prvopisem potvrzuje I. T.

18. Zákon o silničním provozu upravuje celou řadu práv a povinností řidiče při provozu na pozemních komunikacích a zároveň v § 125c odst. 1 obsahuje výčet celé řady přestupkového jednání, kterého se může řidič porušením svých povinností dopustit. Některá porušení jsou závažnější, jiná jsou bagatelní, proto zákonodárce „extrahoval“ určitá porušení povinností, jež považoval za natolik závažná, že je potřeba za ně udělit i přísnější sankci nebo je alespoň oddělit od ostatních a tím je zdůraznit (srov. § 125c odst. 1 s odst. 4 a 5). Ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu představuje zvláštní přestupek tak, aby bylo možno postihnout každé porušení zákonných pravidel provozu na pozemních komunikacích, které zároveň porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti např. na bezpečnosti silniční dopravy. Konkrétně v případě porušení povinnosti chovat se ohleduplně a ukázněně, se jedná o nejobecnější a základní povinnost každého řidiče, která nesmí být řidičem porušena nikdy a za žádných okolností – neboť kdo se nechová ohleduplně a ukázněně, jde vždy proti zájmu společnosti např. na bezpečnosti silniční dopravy či její plynulosti. Je proto potřeba pečlivě posuzovat jednotlivé konkrétní aspekty chování řidiče obviněného z tohoto přestupku. Bude-li konkrétně identifikováno chování řidiče, kterým porušuje nebo omezuje bezpečnost silničního provozu nebo jiný zájem společnosti, může být též vysloven závěr o spáchání přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) ve spojení s ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu – tak jako tomu bylo v případě žalobce (srov. rozsudky Krajského soudu v Ostravě ze dne 17. 8. 2016, č. j. 20 Ad 4/2015-31, Městského soudu v Praze ze dne 24. 1. 2024, č. j. 9 Ad 4/2023–80).
19. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 5. 2012, č. j. 9 As 97/2011-132, formulace povinnosti řidiče chovat se ohleduplně a ukázněně podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, je velmi obecná a může zahrnovat množství předem nepředvídatelných situací či jejich kombinací. Dodržování této povinnosti vyžaduje neustálou pozornost a plnou koncentraci řidiče, což je zásadní předpoklad pro bezpečnou jízdu. Řidič je odpovědný za to, že provádí při jízdě pouze takové úkony, při nichž dokáže mít situaci na vozovce, včetně okolních vozidel a dopravního značení, neustále pod kontrolou. Takto je popsán ideální stav, je zřejmé, že v realitě dochází k jeho porušování. Je však nutno objektivně konstatovat, že se jedná o porušení uvedených povinností řidiče, i kdyby k němu došlo ve velmi náročných a složitých situacích, které silniční provoz vytváří.
20. Nejvyšší správní soud v obdobném duchu uvedl, že i řidič jedoucí v souladu s právními předpisy je podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu povinen reagovat včas na situaci v silničním provozu. Nedostojí-li této povinnosti, tj. nepřizpůsobí-li jízdu vzniklé dopravní situaci, aby zabránil dopravní nehodě, dopouští se rovněž přestupku spočívajícího v porušení § 4 písm. a) citovaného zákona (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 6. 2021, č. j. 3 As 285/2019–30).
21. S ohledem na formulaci § 4 písm. a) zákona o provozu, v němž je výčet vnějších jevů, jimž je účastník silničního provozu povinen své chování přizpůsobit, je uvozen slovem „zejména“, znamená to, že se jedná o výčet neuzavřený, demonstrativní. Závěry z výše citované judikatury tak lze vztáhnout na jakékoliv chování na pozemní komunikaci, které je porušením preventivní povinnosti. Jinými slovy řečeno, účastník silničního provozu je povinen své chování přizpůsobit okolním podmínkám vždy, neboť vždy je stížen obecnou preventivní povinností, a neučiní-li tak, dopustí se přestupku, spočívajícího v porušení § 4 písm. a) zákona o provozu. K obdobným závěrům dospěl i Krajský soud v Brně, dle kterého k naplnění znaků skutkové podstaty přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) ve spojení s § 4 písm. a) zákona o provozu postačuje pouhé porušení preventivní povinnosti a s tím spojené

potenciální ohrožení právem chráněných zájmů (srov. rozsudek ze dne 9. 2. 2023, č. j. 34 A 7/2022 – 35, bod 16).

22. Soud konstatuje, že obdobně jako nelze požadovat po řidiči tramvaje, aby se před každým rozjezdem přesvědčil nakláněním se, povstáním nebo i vystoupením z vozu apod. o tom, zda je jízdní dráha volná a mimo jeho dohled se v jízdní dráze nenachází např. dítě či upadnuvší osoba, nelze toto vyžadovat ani po řidiči kamionu, a to s ohledem na konstrukci vozidla, které neumožňuje mít vždy přehled o všech objektech kolem kamionu (srov. *mutatis mutandis* usnesení Nejvyššího soudu ze dne 9. 1. 2019, sp. zn. 7 Tdo 1477/2018).
23. V daném případě žalobce poměrně rychle najel k přední pravé straně kamionu (tj. vozidla zn. Iveco) tak, že ho řidič kontrolující provoz zleva nemohl vidět a nemohl ho vidět ani při rozjezdu, neboť žalobce stál se svým vozidlem těsně před pravou přední stranu kamionu. Řidič kamionu pan B. vzhledem k dopravní situaci nemohl očekávat, že mu odbočování blokuje vozidlo žalobce. Naopak žalobce musel, resp. měl vidět, že kamion se v průběhu jeho výjezdu z parkoviště pohybuje směrem do křižovatky s ulicí Chomutovská a přední kola kamionu jsou vytočena k manévru odbočování vpravo. Vše tedy svědčilo spíše pro to, že kamion se chystá na křižovatce k odbočení vpravo.
24. K žalobní námitce, že se žalobce domníval, že kamion bude couvat do nákladového prostoru OBI soud provedl dokazování videozáznamem ze dne 15. 3. 2024, ze kterého je patrné, že některé vozy skutečně mohou pozemní komunikaci, na které stál kamion používat k zacouvání do nákladového prostoru (červené vozidlo v 8:32 hod.), nicméně vzhledem k postavení kamionu bylo zdaleka pravděpodobnější odbočování než couvání do vzdáleného nákladového prostoru. Také bylo provedeným dokazováním zjištěno, že některá nákladní vozidla nenajíždí ke středu vozovky, ale k odbočení jim postačuje pravý jízdní pruh (např. nákladní vozidlo v 8:37:45 hod.), nicméně zjevně se jednalo o nákladní vozidla s přívěsem nikoliv návěsem, jako v předmětném případě. Návěs neumožňuje provést manévr odbočení tak úsporně jako přívěs. Řidič kamionu pan B. se tedy choval v souladu s § 21 odst. 3 zákona o silničním provozu, který umožňuje s ohledem na rozměry vozidla vybočit při odbočování vpravo ze směru své jízdy vlevo. Dále soud poukazuje na vyjádření samotného žalobce při ústním jednání dne 24. 10. 2022, kde uvedl, že z postavení nákladního vozidla (kamionu – pozn. soudu) dle jeho názoru nebylo zřejmé, na jakou stranu chce odbočit, nebo jestli bude couvat k rampě. Žalobce tak sám přiznal, že pro něj existovaly nejméně dvě varianty jízdy kamionu, avšak místo, aby se přesvědčil, který z manévru kamion činí, bez větší rozvahy, což je patrné ze způsobu jeho jízdy, zvolil tu, která vedla k dopravní nehodě.
25. Podle soudu lze jednání žalobce jednoznačně hodnotit jako porušení obecné preventivní povinnosti, čímž žalobce způsobil materiální škodu, přičemž ke vzniku odpovědnosti žalobce postačovalo nedbalostní zavinění. V daném případě žalobce svou obecnou preventivní povinnost nesplnil, což jde pouze k jeho tíži.
26. Soud konstatuje, že ke shora uvedeným závěrům postačují průměrné laické vědomosti a není třeba odborných (znaleckých) stanovisek k jejich verifikaci. Soud tedy ani neshledal potřebným v dané věci ustanovovat znalce z oboru dopravy, a to ani ve správním ani v soudním řízení. Stejně tak soud jako nadbytečné shledal dokazování dalšími videozáznamy, z nichž mělo být zjištěno chování dalších kamionů na předmětné komunikaci, neboť by to nemohlo nijak změnit shora uvedené závěry o odpovědnosti žalobce vyplývající z nesprávného vyhodnocení dopravní situace.
27. Soud se neztotožnil ani s námitkou žalobce, že se správní orgány nevypořádaly se zaviněním druhého řidiče B., neboť se jednáním této osoby výslovně zabývaly (viz str. 6 rozhodnutí Shodu s prvopisem potvrzuje I. T.

magistrátu, str. 5 rozhodnutí žalovaného) přičemž neshledaly na jeho straně pochybení, s čímž se soud ztotožňuje.

28. S ohledem na všechny výše uvedené skutečnosti soud uzavírá, že žádné ze žalobních tvrzení o pochybení žalovaného neshledal důvodným. Soud má za to, že skutkový stav lze mít za dostatečně zjištěný a odpovídající okolnostem daného případu podle § 2 odst. 4 a § 3 správního řádu, s tím, že rozhodnutí bylo taktéž přesvědčivě odůvodněno dle požadavků § 68 odst. 3 téhož zákona. Vydáním napadeného rozhodnutí tedy nedošlo k tvrzenému porušení správního řádu nebo zákona o silničním provozu, a proto soud žalobu podle § 78 odst. 7 s. ř. s. výrokem I. rozsudku zamítl.
29. Současně soud v souladu s § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. výrokem II. rozsudku nepřiznal žádnému z účastníků právo na náhradu nákladů řízení, neboť žalobce neměl ve věci úspěch a žalovanému náklady řízení nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat **kasační stížnost** ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, sídlem Moravské náměstí 611/6, 657 40 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 nejblíže 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.

Ústí nad Labem 12. června 2024

JUDr. Petr Černý, Ph.D. v.r.
samosoudce