



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl samosoudcem JUDr. Bc. Kryštofem Hornem v právní věci

žalobce: **Ing. M. B., MBA**
bytem X

zastoupený advokátem JUDr. Antonínem Tichým
sídlem náměstí T. G. Masaryka 3, Příbram

proti
žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 11, Praha 5

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 2. 2024, č. j.
149741/2023/KUSK/OSŽPS/RAU,

takto:

I. Žaloba se zamítá.

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

Odůvodnění:

1. Žalobce se žalobou podle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“), domáhá zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž žalovaný zamítl jeho odvolání a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Beroun (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 13. 10. 2023, č. j. MBE/74350/2023/SPR-SoM (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“). **Výrokem a)** prvostupňového rozhodnutí byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 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“), kterého se měl dopustit tím, že dne 26. 7. 2022 v 17:10 h při jízdě s vozem tovární značky Volvo V60, registrační značky 4SM 5223, v obci Nenačovice nejel při odbočování doleva z hlavní pozemní komunikace na vedlejší komunikaci při pravém okraji vozovky, v důsledku čehož došlo ke střetu s vozidlem tovární značky X, registrační značky X, které řídila paní M. S., dříve P. (dále také jen „řidička vozidla X“). Tím měl žalobce porušit § 11 odst. 1 zákona o silničním

Shodu s prvopisem potvrzuje: L. K. U.

provozu, podle kterého se na pozemní komunikaci jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak. Za uvedený přestupek byla žalobci uložena povinnost zaplatit pokutu ve výši 1 500 Kč a podle § 95 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“) ve spojení s § 79 odst. 5 správního řádu a § 6 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, uložena povinnost náhrady nákladů řízení v celkové výši 6 000 Kč (představující paušální částku nákladů řízení ve výši 1 000 Kč a částku ve výši 5 000 Kč za přibrání soudního znalce z oboru doprava). **Výrokem b)** prvostupňového rozhodnutí byla z téhož přestupku shledána vinnou i řidička vozidla X. Rovněž ona měla dle správního orgánu I. stupně porušit § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť se nedržela při jízdě po pozemní komunikaci při pravém okraji vozovky, a zavinit tak střet s výše identifikovaným vozidlem žalobce. Taktéž řidička vozidla X správní orgán I. stupně uložil pokutu ve výši 1 500 Kč a povinnost uhradit náhrady nákladů řízení ve výši 6 000 Kč. Správní orgán I. stupně současně pana D. S., který uplatnil nárok na náhradu škody na vozidle X, jakož i společnost BURŠÍK CAPITAL, s.r.o., která uplatnila nárok na náhradu škody na vozidle X, odkázal s těmito nároky na soud nebo jiný orgán veřejné moci, neboť výše škody nebyla v řízení spolehlivě zjištěna.

Splnění procesních podmínek a rozsah soudního přezkumu

2. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou a splňuje všechny formální požadavky na ni kladené. Jde tedy o žalobu projednatelnou.
3. Soud vycházel při přezkumu žalobou napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.), přihlížející v souladu se závěry usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013 - 46, č. 3528/2017 Sb. NSS, k zásadě vyjádřené ve větě druhé čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod, vyhlášené pod č. 2/1993 Sb. (dále jen „Listina“). Napadené rozhodnutí soud přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů, jimiž je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.). Vady, k nimž by byl povinen přihlídnout z moci úřední, soud neshledal.
4. Účastníci řízení dali implicitní souhlas s tím, aby bylo ve věci rozhodnuto bez nařízení jednání (§ 51 odst. 1 s. ř. s.). Soud proto o žalobě rozhodl bez jednání. Dokazování neprováděl, neboť bylo možné rozhodnout toliko na základě obsahu správního spisu, který nevyžaduje provádění dokazování (např. rozsudek NSS ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008 - 117, č. 2383/2011 Sb. NSS) a na základě skutečností, které byly mezi účastníky nesporné [srov. § 120 odst. 3 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád (dále jen „o. s. ř.“), užitý na základě § 64 s. ř. s.].

Podstatný obsah správního spisu

5. Dne 8. 6. 2023 oznámil dopravní inspektorát územního odboru Beroun Krajského ředitelství policie Středočeského kraje (dále jen „policejní orgán“) správnímu orgánu I. stupně podezření ze spáchání přestupků, kterých se měli dopustit žalobce a paní M. S., tehdy P., coby účastníci silničního provozu na pozemní komunikaci dne 26. 7. 2022 kolem 17:10 h v obci X. Paní S. měla jet osobním vozidlem tov. zn. X, reg. zn. X, po vedlejší místní komunikaci ve směru od sídla společnosti COUNTRY LIFE s.r.o. Na tříramenné křižovatce ve tvaru „T“ hodlala pokračovat vpravo ve směru do centra obce X, avšak nedržela se při pravém okraji vozovky. V ten samý čas měl jet žalobce s osobním vozidlem tov. zn. X, reg.

zn. X, po hlavní pozemní komunikaci ve směru z centra obce X a na inkriminované křižovatce se při odbočování na vedlejší místní komunikaci ve směru k sídlu společnosti COUNTRY LIFE s.r.o. rovněž nedržel při pravém okraji silnice. V důsledku toho mělo dojít ke střetu levé přední části vozidla Škoda s levým bokem vozidla Xřízeného žalobcem. Jak řidička vozidla X, tak žalobce měli svým jednáním porušit § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu, a spáchat tak přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona. Policejní orgán předložil správnímu orgánu I. stupně spolu s oznámením náčrtek nehody, jakož i obsáhlou fotodokumentaci zachycující obě střetnuvší se vozidla.

6. Počátkem prosince 2022 oznámil správní orgán I. stupně oběma účastníkům dopravní nehody zahájení přestupkového řízení a předvolal je k ústnímu jednání. V průběhu řízení oba obvinění setrvali na stanoviscích, které prezentovali již předtím v rámci podání vysvětlení policejnímu orgánu. Řidička vozidla X tvrdila, že viníkem nehody je žalobce, a naopak. Žalobce trval na tom, že se žádného pochybení nedopustil, a že to byla řidička vozidla X, která si počínala neopatrně, když do jeho vozidla, které bylo v okamžik nehody uvedeno do klidu, z vedlejší komunikace najela.
7. Usnesením ze dne 18. 1. 2023 správní orgán I. stupně řízení o přestupcích zastavil s odůvodněním, že se skutky nepodařilo obviněným – žalobci a řidičce vozidla X – prokázat. Proti tomuto usnesení podal žalobce odvolání, v němž správnímu orgánu I. stupně vytkl, že rezignoval na zjištění skutkového stavu. Trval na tom, že nehodu zavinila řidička vozidla X a navrhl přibrat do řízení znalce z oboru silniční dopravy. Tomuto odvolání žalovaný vyhověl a usnesení správního orgánu I. stupně zrušil. Žalobci přisvědčil, že bude nutné ve věci ustanovit znalce z oboru dopravy, který zodpoví otázky týkající se nejen výhledových poměrů obou účastníků nehody, ale také způsobu jízdy v čase a prostoru.
8. V návaznosti na to správní orgán I. stupně v dalším řízení ustanovil k vypracování znaleckého posudku znalce z oboru doprava. Správní orgán I. stupně znalci uložil, aby
 - posoudil z technického hlediska příčiny nehody,
 - na základě předložené dokumentace k dopravní nehodě z technického hlediska analyzoval nehodový děj,
 - posoudil okolnosti a možnosti zabránění dopravní nehodě každého z jejích účastníků,
 - určil vzájemné nárazové rychlosti vozidel,
 - posoudil z technického hlediska včasnost reakce každého z řidičů na překážku v provozu,
 - z technického hlediska posoudil výpovědi účastníků dopravní nehody, případně dalších osob, zejména z hlediska jejich technické přijatelnosti,
 - provedl rozbor pohybu vozidel v závislosti na dráze a čase a analyzoval, zda rychlost jízdy vozidel účastníků nehody byla z technického hlediska přiměřená danému místu a konkrétní situaci v provozu na pozemní komunikaci,
 - posoudil, co bylo bezprostřední příčinou dopravní nehody,
 - dle svého uvážení uvedl další skutečnosti související s vyšetřovanou událostí.
9. Znalec, který na místě samém provedl s dvěma jinými vozidly rekonstrukci skutku, v posudku uvedl (zkráceně), že technickou příčinou dopravní nehody byla skutečnost, že ani jeden řidič neřídil vozidlo blíže k pravému okraji vozovky, ačkoliv oba účastníci nehody tuto možnost měli. Znalec považoval za věrohodné tvrzení, že žalobce v okamžik nehody se svým vozidlem stál na místě a že žalobkyně do něj v rychlosti cca 20 km/h narazila, aniž

by předtím brzdila. Pokud by sledovala dopravní situaci, mohla při této rychlosti včas zareagovat a řízené vozidlo zastavit ještě předtím, než došlo ke střetu obou vozidel.

10. Prvostupňovým rozhodnutím rozhodl správní orgán I. stupně tak, jak soud uvedl v bodu 1 rozsudku výše. Skutkové otázky považoval za znalce dostatečně zodpovězené a ztotožnil se s ním v názoru, že z obstaraných fotografií a z postavení vozidel je zřejmé, že ani jeden z řidičů nejel při pravém kraji vozovky, což bylo bezprostřední příčinou nehody. Po právním posouzení věci dospěl správní orgán I. stupně k závěru, že oba účastníci dopravní nehody porušili § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu, a dopustili se tak přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.
11. V odvolání proti výroku a) prvostupňového rozhodnutí žalobce namítal, že správní orgán I. stupně závěr znalce nesprávně vyhodnotil. Dle žalobce správní orgán I. stupně zcela ignoroval skutečnost, že žalobce s vozidlem před střetem stál a že řidička vozidla X dostatečně nesledovala situaci na silnici. To, že žalobce nebyl úplně při pravém okraji vozovky, není pro posouzení dopravní nehody podstatné.
12. Žalovaný odvolání žalobce zamítl. Uvedl, že žalobce nepochybně porušil § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť jako řidič osobního vozidla při odbočování z hlavní pozemní komunikace na vedlejší nejel s vozidlem vpravo při pravém okraji vozovky. Dle žalovaného měl žalobce „*v rámci odbočování vlevo dodržet směr a způsob jízdy tak, aby při odbočování na vedlejší komunikaci kopíroval přiměřený poloměr odbočení odpovídající uvedené komunikace v rámci předmětné křižovatky.*“ Pokud by žalobce při svém jízdním manévru dodržel § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu, nevytvořil by následně se svým vozidlem v jízdním pruhu protijedoucího vozidla překážku a nedošlo by ke střetu vozidel. Skutečnost, že oba řidiči nedodrželi pravidla provozu na pozemních komunikacích, byla jednoznačnou příčinou dopravní nehody.

Obsah žaloby a vyjádření žalovaného

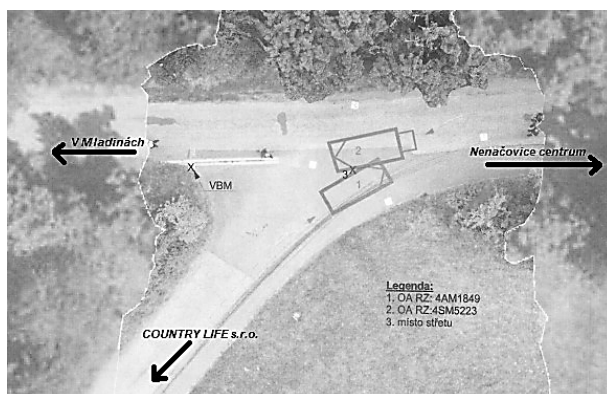
13. Žalobce v žalobě nadále namítá, že správní orgány nesprávně vyhodnotily závěry znalce a že zcela ignorovaly skutečnost, že žalobce s vozidlem před střetem stál. Viníkem nehody je řidička vozidla X, která na vozidlo řízené žalobcem nijak nereagovala. Žalobce připouští, že nejel zcela při pravém okraji vozovky, což ale není pro posouzení zavinění dopravní nehody podstatné. Z toho důvodu považuje napadené rozhodnutí v jeho výroku za nesprávné a navrhuje, aby jej soud zrušil, a to společně s výrokem a) prvostupňového rozhodnutí.
14. Žalovaný ve vyjádření k žalobě navrhl žalobu jako nedůvodnou zamítnout. Možnost odvrátit nehodu měli oba řidiči, pokud by řídili svá vozidla blíže pravému okraji komunikace.

Posouzení žaloby

15. Mezi účastníky řízení není sporu o tom, že žalobce coby řidič osobního vozidla X byl dne 26. 7. 2022 kolem 17:10 h v obci X spolu s řidičkou vozidla X účastníkem dopravní nehody. Okolnosti nehodového děje jsou v podstatě rovněž nesporné. Součástí správního spisu je plánek zachycující z ptačí perspektivy místo nehody a obsahující nákres obou kolidujících vozidel (č. l. 11 spisu policejního orgánu). Poloha vozidel v okamžik nehody byla do plánu zakreslena na podkladě ručního náčrtku dopravní situace s uvedením mnoha dílčích podrobností (č. l. 33 spisu policejního orgánu). Žalobce v průběhu řízení před správními orgány a ani nyní před soudem tyto podklady nijak nezpochybnil. Sám naopak připustil, že „*nejel úplně při pravém okraji vozovky*“. Nesouhlasí ale s názorem správních orgánů, že

spoluzavinil nehodu. Je názoru, že jediným viníkem nehody je řidička vozidla X, která do něj narazila v momentě, kdy on se svým vozidlem stál v křižovatce a čekal, až řidička projede.

16. Pro lepší znázornění situace připojuje soud níže plánec pořizený policejním orgánem. Pod č. 1 je znázorněna poloha, v níž se v okamžik kolize mělo nacházet vozidlo X, a pod č. 2 je zachycena poloha vozidla X, které řídil žalobce. Žalobce jel ve směru od centra obce Nenačovice a na křižovatce hodlal odbočit doleva na vedlejší silnici směřující dolů z kopce ke společnosti COUNTRY LIFE s.r.o. Tvrdí, že v okamžik, kdy odbočoval, spatřil na vedlejší komunikaci vozidlo Škoda, které se ve velké rychlosti odspodu blížilo ke křižovatce. Zastavil, aby jeho řidička mohla projet. Ta však nedostatečně sledovala situaci na komunikaci a do vozidla žalobce narazila.



17. Dle závěru správních orgánů měl žalobce porušit § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu, podle kterého platí, že „[n]a pozemní komunikaci se jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak.“ Porušením citovaného ustanovení se účastník silničního provozu dopustí přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, podle kterého platí, že „[f]yzická osoba se 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.“
18. Soud je nicméně názoru, že jednání v rozporu § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu v mnohých případech představuje relativně mírné porušení dopravních předpisů, což může vést až k absenci společenské škodlivosti takového jednání, a tedy i materiální stránky přestupku. Sama skutečnost, že se řidič vozidla nedrží striktně pravého okraje vozovky, tak často ani nebude přestupkem. Pokud si řidič vozidla např. před přehlednou pravotočivou zatáčkou s dobrými výhledovými poměry najede od krajnice vozovky blíže ke středu, aby tím napomohl plynulosti jízdy, aniž by ohrozil ostatní účastníky silničního provozu, nebude jeho jednání zpravidla sankcionovatelné. Přestupkem nutně nemusí být ani držení se středu vozovky při projíždění dlouhého rovného a přehledného silničního úseku při řídké hustotě silničního provozu. Striktní držení se krajnice vozovky dle názoru soudu není vždy žádoucí, a často může být takovýto styl řízení pro plynulost a bezpečnost silničního provozu naopak i více ohrožující. Přestupku podle § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu se však řidič nepochybně dopustí tehdy, pokud v důsledku nedržení se pravé části vozovky dojde ke střetu s protijedoucím vozidlem, tedy ke konkrétní škodě, resp. újmě. Tak tomu dle správních orgánů mělo být právě v nyní posuzované věci, a to jak v případě žalobce, tak i v případě řidičky vozidla Škoda. Oba se měli přestupku dopustit tím, že při jízdě nejeli při pravém okraji vozovky, v důsledku čehož došlo ke střetu s protijedoucím vozidlem.

19. Žalobce však podle všeho nemá „problém“ ani tak se samotným závěrem správních orgánů o tom, se nedržel pravého okraje vozovky (to naopak sám připouští), jakož především s onou zbylou částí skutkové věty uvedené ve výroku a) prvostupňového rozhodnutí – totiž se závěrem, že jeho jednání bylo příčinou kolize s protijedoucím vozidlem. Soud se proto musí žalobcovými námitkami stran zavinění nehody zabývat, neboť správní orgány učinily závěr o žalobcově vině z přestupku dle § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu právě na základě zjištění, že za nehodou „stojí“ nerespektování citovaného ustanovení.
20. Jediný žalobní bod spočívá v tvrzení, že správní orgány nesprávně vyhodnotily závěr znalce a že zcela ignorovaly skutečnost, že žalobcovo vozidlo bylo před kolizí již uvedeno do klidu. S námitkou žalobce o chybném vyhodnocení názoru znalce však soud nesouhlasí, neboť závěr znalce zní, že nehodě mohli zabránit oba účastníci dopravní nehody, pokud by oba jeli blíže pravému okraji vozovky (str. 18 a 19 posudku). V posudku dále znalec uvádí, že *„[n]esprávný způsob jízdy os. vozidla Volvo V60 Cross Country při jeho odbočování vlevo a tím i jeho příčné vzdálenosti od pravého okraje vozovky při zastavení na horizontu byl znalcem zjištěn po provedeném technickém experimentu v odst. 3.3.2 zn. posudku (...)“* (str. 18 posudku). Sám soud, který napadené rozhodnutí přezkoumal v plné jurisdikci, se závěrem znalce o spoluzavinění nehody oběma řidiči, který byl hlavním podkladem pro následná rozhodnutí správních orgánů, souzní.
21. Při posouzení příčinné souvislosti mezi jednáním dvou účastníků dopravní nehody a vznikem nehody je třeba zabývat se tím, zda právě konání jich obou nebo jen některého z nich bylo příčinou dopravní nehody a v jaké intenzitě. Je třeba zabývat se příčinnou souvislostí mezi jednáním každého z nich a vznikem dopravní nehody s přihlédnutím k tomu, že příčinou následku (účinku) je každý jev, bez něhož by jiný jev buď vůbec nenastal, anebo nenastal způsobem, jakým nastal.
22. Z hlediska zásady umělé izolace jevů (srov. např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. 6. 2016, č. j. 6 Tdo 681/2016 - 32, a tam citovanou literaturu) je zjevné, že by k dopravní nehodě nedošlo, pokud by řidička vozidla X při odbočování do centra obce X více „kopírovala“ zatačku, a rovněž by k dopravní nehodě nedošlo, pokud by žalobce při odbočování k sídlu společnosti COUNTRY LIFE s.r.o. ne zahájil odbočovací manévr příliš brzy a následně – po upozorování protijedoucího vozidla – nezůstal stát prakticky uprostřed křižovatky.
23. Tyto příčiny a podmínky však nemusí mít pro způsobení dané dopravní nehody stejný význam, k čemuž je nutné přihlížet s ohledem na zásadu gradace příčinné souvislosti (srov. opět např. výše citované usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 681/2016). Důležité totiž je, aby jednání pachatele přestupku představovalo z hlediska způsobení následku příčinu dostatečně významnou. Stupeň způsobení následku je také jednou z okolností, které určují stupeň nebezpečnosti činu pro společnost a může poklesnout až na úroveň, kdy příčinná souvislost je prakticky bez významu. Pokud by např. jeden z účastníků nehody řídil své vozidlo zcela v levé části vozovky, zatímco druhý by se v době střetu sice striktně nedržel pravého okraje vozovky, ale stále by respektoval hranici svého jízdního pruhu, mohla by takováto zjištění vést k závěru, že příčinná souvislost mezi jednáním druhého z řidičů – jízda dále od krajnice – a vznikem dopravní nehody je v porovnání s příčinnou souvislostí mezi vznikem dopravní nehody a jednáním řidiče zcela ignorujícího svůj jízdní pruh natolik málo intenzivní a málo významná, aby odůvodňovala jeho odpovědnost za vzniklou nehodu.
24. Co se týče nyní posuzovaného případu, je dle názoru soudu z výše zakomponovaného a žalobcem nezpochybněného výkresu dostatečně patrné, že se žalobce jedoucí od centra obce

X při odbočování doleva k sídlu společnosti COUNTRY LIFE s.r.o. unáhlil, a při projíždění křižovatkou tak najel nepřipustně takřka do středu vozovky. Svůj podíl viny na srážce s protijedoucím vozidlem, kterému tak do cesty *de facto* postavil překážku, dle názoru soudu nepochybně nese, třebaže měl při zpozorování vozidla Škoda krátce před nehodou své vozidlo uvést do klidu a vyčkávat, až protijedoucí vozidlo projede. Jinými slovy, protiprávní jednání žalobce představovalo z hlediska způsobení následku dostatečně významnou příčinu. Žaloba proto **není** důvodná.

25. Nad rámec nezbytného odůvodnění však soud poznamenává, že žalobcem namítané skutečnosti stran průběhu nehody **mohou být významné pro zjištění míry spoluzavinění obou účastníků nehody, a tedy i pro závěr o odpovědnosti za škodu v případném občanskoprávním řízení**, na které byli odkázáni vlastníci poškozených vozidel (pan D. S. a společnost BURŠÍK CAPITAL s.r.o.). Soud připomíná, že podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu platí, že „[p]ři účasti na provozu na pozemních komunikacích je 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.“ Ačkoliv se přestupku dle § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu dopustili oba účastníci dopravní nehody, ve výsledku to patrně byla – je-li pravdivé tvrzení o tom, že měla do vozidla žalobce narazit v momentě, kdy jej žalobce uvedl do klidu – především řidička vozidla X, která se nastalé situaci v provozu na silnici nedokázala pohotově přizpůsobit. To, do jaké míry se oba účastníci dopravní nehody před střetem chovali či nechovali ohleduplně a ukázněně, a to, do jaké míry byli schopni reagovat na vzniknuvší dopravní situaci, tak může v případném občanskoprávním řízení nadále představovat právně relevantní skutečnosti.

Závěr a rozhodnutí o náhradě nákladů řízení

26. Vzhledem k tomu, že žalobní bod je nedůvodný a soud nezjistil žádnou vadu, k níž by byl povinen přihlédnout i bez námítky, byla žaloba zamítnuta jako nedůvodná (§ 78 odst. 7 s. ř. s.).
27. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nebyl v řízení úspěšný, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Procesně úspěšnému žalovanému soud náhradu nákladů řízení nepřiznal, neboť mu v řízení nevznikly žádné náklady převyšující náklady na běžnou administrativní činnost.

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, 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). Případně-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.

Praha 23. července 2024

JUDr. Bc. Kryštof Horn v. r.
samosoudce