



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl samosoudcem Ing. Mgr. Martinem Jakubem Brusem ve věci

žalobce: J. Ž., narozený dne X
bytem X
zastoupený advokátkou Mgr. Naďou Koželuhovou
sídlem Hostovická 1744/71, 400 01 Ústí nad Labem

proti
žalovanému: Krajský úřad Ústeckého kraje
sídlem Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného č. j. KUUK/048166/2024/DS/Píš ze dne 25. 3. 2024

takto:

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

Odůvodnění:

- Magistrát města Ústí nad Labem (dále jen „magistrát“) rozhodnutím ze dne 15. 12. 2023, č. j. MMUL/OPA/ODN/478305/2023/Waw, uznal žalobce vinným ze spáchání přestupků podle § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1 a písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“). Přestupků se žalobce dopustil z nedbalosti tím, že dne 4. 10. 2023 v 11:30 hodin v Mezní ulici v Ústí nad Labem řídil elektrokoloběžku Techlife X9 (dále jen „koloběžka“), přestože není držitelem příslušného řidičského oprávnění; pokračoval v jízdě do ulice Ovocná, při odbočování na křižovatce nedával znamení o změně směru jízdy a při jízdě neměl na hlavě nasazenou a řádně připevněnou ochrannou přilbu. Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

schváleného typu. Za tyto přestupky magistrát žalobci uložil pokutu 25 000 Kč a zákaz řízení motorových vozidel na 12 měsíců. Dále magistrát žalobci uložil povinnost zaplatit náklady řízení 1 000 Kč. Žalobcovo odvolání proti rozhodnutí magistrátu žalovaný zamítl žalobou napadeným rozhodnutím.

Žaloba

2. V žalobě žalobce namítal, že jel na koloběžce, která nesplňuje zákonné požadavky k tomu, aby byla klasifikována jako motorové vozidlo. Podle žalobce by měla být považována za jízdní kolo dodatečně vybavené pomocným motorkem, neboť má maximální konstrukční rychlost 25 km/h a výkon 2x 480 W. Pokud jsou pochybnosti o výkonu a maximální rychlosti koloběžky, měl být vyžádán znalecký posudek nebo odborné vyjádření. To ostatně žalobce požadoval při kontrole policejní hlídkou i před podáním vysvětlení. Současný stav koloběžky podle žalobce neodpovídá stavu v době správního řízení, a proto lze vycházet jen z fotodokumentace. Žalobce současně vybídl soud, aby provedl komparaci fotodokumentace, současného stavu a stavu při zakoupení podle výrobce či prodejce. Dodal, že koloběžku nepohání pouze motor, ale i lidská síla (při jízdě je třeba se občas odrážet). Opak správní orgány podle žalobce neprokázaly, a pokud rozhodly na základě převážujícího způsobu pohonu, rozhodly v rozporu s provedeným dokazováním.
3. Žalobce konstatoval, že je-li jízdní kolo s dodatečným pomocným motorkem vybaveno přepínáním módů na tzv. schválený mód s rychlostí do 25 km/h a neschválený mód nad 25 km/h, musí příslušný orgán prokázat užití tohoto nezákonného módu. V žalobcově případě však nebylo prokázáno, že by používat neschválený mód nebo překračoval rychlost 25 km/h. Napadené rozhodnutí označil žalobce za nelogické, rozporuplné, nepřezkoumatelné a nezákonné. Je v něm totiž uvedeno, že fotodokumentace zachycuje zásah umožňující zvýšení rychlosti nad původní omezení 25 km/h, ale zároveň také, že výkon byl snížen na 2x 600 W. Toto tvrzení podle žalobce není pravdivé a nedává smysl. K případným zásahům do koloběžky by měl být vyžádán znalecký posudek nebo odborné vyjádření. Žalobce dodal, že podle konverzace, kterou přiložil k odvolání, je pro zvýšení rychlostního limitu na nepovolenou hodnotu nutno přerušit nějaké dráty, což by se při odborném zhlednutí prokázalo.
4. Ochranná helma nebyla pro žalobce povinná, neboť žalobce není cyklistou ve věku do 18 let. Podotkl, že byla dobrá viditelnost. Žalobce vysvětlil, že použil tempomat, a proto jel konstantní rychlostí, která však nebyla nijak měřena. Odmítl argument, že i přes jízdu do mírného kopce nešlapal, neboť na koloběžce se nešlape, nýbrž jen odráží při rozjezdu. Žalobce uvedl, že od výjezdu na ulici Mezní je trakční vedení – trolejová výhybka, tudíž trolejbus nemohl přesáhnout rychlost 25 km/h, a ani hrbolatá vozovka neumožňuje vyšší rychlost jízdy trolejbusu.
5. Podle žalobce bylo celé řízení vedeno nepochopitelnou logikou, že by si osoba bez řidičského oprávnění kupovala koloběžku, kterou nemá oprávnění provozovat. Zdůraznil, že si před zakoupením koloběžky zjišťoval výkon a maximální konstrukční rychlost a byl ubezpečen, že odpovídají zákonným podmínkám pro kolo. Vědomý nákup věci, při jejímž užívání denně hrozí pokuta až 75 tisíc Kč, je podle žalobce absurdní.
6. Žalobce navrhl, aby soud napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

Vyjádření žalovaného k žalobě

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

7. Žalovaný ve svém vyjádření konstatoval, že výkon motoru koloběžky byl snížen na 2x 600 W (z původních 3200 W) a nadále přesahuje hranici 1 kW. Žalovaný zdůraznil, že žalobce nesplnil podmínky stanoviska Ministerstva dopravy ze dne 22. 9. 2023, č. j. MD-9316/2023-150/1, neboť nebyl zachován charakter koloběžky – její výkon přesahuje 1 kW. Koloběžka je vybavena přepínačem režimu jízdy a podle žalovaného není podstatné, jaký režim byl v daném okamžiku spuštěn. Žalovaný dodal, že výměna motorů nebyla řádně podložena, ani není povolena. Podle žalovaného nelze žalobcovu koloběžku považovat za jízdní kolo; jedná se o motorové vozidlo (motocykl). Soukromé konverzace nepovažoval žalovaný za odborné vyjádření znalce. Konstatoval, že nevyvracejí výkon koloběžky, který vyplývá i z návodu k obsluze. Požadovaný znalecký posudek si měl žalobce podle žalovaného nechat vypracovat na své náklady. Žalovaný navrhl, aby soud žalobu zamítl jako nedůvodnou.

Posouzení věci soudem

8. Žaloba není důvodná.
9. Podle § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu platí, že *řídít motorové vozidlo může 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.*
10. Motorové vozidlo je v § 2 písm. g) téhož zákona definováno jako *nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.*
11. Podle § 80 zákona o silničním provozu platí, že *řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění uděleno.*
12. Z § 80a odst. 1 písm. a) bodu 1 téhož zákona vyplývá, že *do skupiny AM jsou zařazena dvoukolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí převyšující 25 km.h⁻¹ a nepřevyšující 45 km.h⁻¹, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L1e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L. Podle písmene b) bodu 1 téhož odstavce do skupiny A1 jsou zařazeny lehké motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj o výkonu nejvýše 11 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm³.*
13. Podle bodu 1 přílohy č. 8 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, platí, že *jízdním kolem se rozumí i koloběžka, jízdní kolo s pedály, které je vybaveno přídavným elektrickým motorem podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L, tříkolka a vícekolka, stejně jako vícesedadlové jízdní kolo a jim podobné vozidlo poháněné lidskou silou.*
14. Z bodu 8 téže přílohy vyplývá, že *jízdní kolo se považuje za jízdní kolo i v případě, že je dodatečně vybaveno pomocným motorkem, jestliže*
- a) *bude nadále zachován původní charakter jízdního kola,*
 - b) *jeho výkon nepřesáhne 1 kW,*
 - c) *v případě použití spalovacího motoru, nebude mít takový motor objem válce nebo válců větší než 50 cm³,*
 - d) *maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než 25 km.h⁻¹ a*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

e) *montáž pohonného systému – motor, nádrž paliva nebo akumulátor na jízdní kolo si nevyžádá zásah na jeho nosných částech.*

15. Jádru sporu mezi účastníky řízení spočívá v tom, zda žalobcova koloběžka splňuje podmínky, za kterých může být považována za jízdní kolo, nebo zda se jedná o dvoukolové motorové vozidlo, k jehož řízení se vyžaduje řidičské oprávnění.
16. Ze správního spisu soud zjistil, že koloběžka byla vybavena dvěma motory o výkonu 600 W každý. Tuto skutečnost prokazují fotografie pořízené policejní hlídkou v den spáchání přestupku. Fotografie č. 3 zachycuje zadní kolo koloběžky se štítkem obsahujícím údaje o motoru (600 W) a fotografie č. 5 zachycuje přední kolo se štítkem se stejným údajem (600 W). Ostatně i sám žalobce při ústním jednání ve správním řízení uvedl, že původní motory se mu vypálily a vyměnil je za 2x 600 W. Výkon žalobcovy koloběžky byl tedy 1 200 W, což je 1,2 kW.
17. Soud nepřehlédl, že žalobce zároveň při ústním jednání ve správním řízení tvrdil, že používá pouze jeden motor, druhý je odpojen tlačítkem; pokud by přepnul, lze použít oba motory. Soud konstatuje, že za situace, kdy lze pouhým zmáčknutím tlačítka zvolit, zda bude používán jen jeden motor, nebo oba motory, je nutné při hodnocení technických parametrů koloběžky zohlednit výkon obou motorů. Koloběžka totiž umožňuje, aby byly použity oba, což logicky zvyšuje celkový výkon stroje a může vést též k dosahování vyšší rychlosti.
18. Žalobcova tvrzení týkající se výkonu koloběžky navíc nejsou konzistentní. Argument, že používá pouze jeden motor, žalobce již nezopakoval. V odvolání a v žalobě naopak tvrdil, že koloběžka má výkon 2x 480 W. Toto své tvrzení ovšem nijak nedoložil (ani k němu nenavrl žádný důkaz), proto je soud považuje za neprokázané. Zmíněné údaje neodpovídají návodu k obsluze, verze 2020 (dále jen „návod k obsluze“), který žalobce předložil při ústním jednání ve správním řízení, a z ničeho nevyplývá, proč by měl být výkon motorů omezen právě na hodnotu 2x 480 W. Návod k obsluze u koloběžky Techlife X9 uvádí dva motory s výkonem 1 600 W každý (ty žalobce nahradil slabšími), o žádném omezení výkonu však nehovoří; žádné omezení výkonu motorů není zmíněno ani u jiných typů koloběžek, na něž se daný návod vztahuje.
19. Soud proto nemá pochybnosti o tom, že výkon motorů žalobcovy koloběžky je 2x 600 W, tj. 1,2 kW. Na základě provedeného dokazování o tom neměly pochybnosti ani správní orgány. Nebylo proto třeba, aby si správní orgány opatřovaly odborné vyjádření či znalecký posudek k výkonu žalobcovy koloběžky, případně k její konstrukční rychlosti nebo možným zásahům do koloběžky. Žalobce ostatně nic takového ve správním řízení nenavrl, ač mu v tom nic nebránilo a přestože byl řádně poučen o svých právech (srov. předvolání ze dne 31. 10. 2023).
20. Vycházejí z těchto zjištění soud uzavírá, že žalobcovu koloběžku nelze považovat za jízdní kolo ve smyslu vyhlášky č. 153/2023 Sb., neboť její výkon přesahuje 1 kW. Na daný případ proto nelze použít § 57 odst. 2 větu druhou zákona o silničním provozu (*jízdním kolem se z hlediska provozu na pozemních komunikacích rozumí i koloběžka*).
21. Žalobcova koloběžka je mimo jakoukoli pochybnost dvoukolovým vozidlem. Vzhledem k tomu, že je vybavena dvěma elektromotory o celkovém výkonu 1,2 kW, jedná se o dvoukolové motorové vozidlo. Tuto informaci obsahuje i žalobcem předložený návod k obsluze, který na straně 10 současně dodává, že elektrické koloběžky mají parametry blízké elektrickým skútrům.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

22. Soud zdůrazňuje, že pokud se pro řízení jízdních kol (koloběžek) vybavených pomocným motorkem s určitými parametry nevyžaduje řidičské oprávnění, jedná se o určitou výjimku z obecného pravidla, že pro řízení motorového vozidla je řidičské oprávnění nezbytné. Za situace, kdy žalobcovu koloběžku nelze považovat za jízdní kolo, nýbrž za dvoukolové motorové vozidlo, mohl by žalobce podle § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu svou koloběžku řídit jen v případě, že by disponoval řidičským oprávněním pro příslušnou skupinu motorových vozidel. V úvahu přicházely skupiny AM nebo A1 v závislosti na konstrukční rychlosti koloběžky. Žalobce však žádné řidičské oprávnění neměl, tudíž porušil § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu a dopustil se přestupku uvedeného v § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1 téhož zákona.
23. Se žalobcem lze souhlasit v tom, že rychlost jeho jízdy na koloběžce nebyla řádně změřena a že ji nelze spolehlivě zjistit ani ze srovnání s rychlostí jízdy trolejbusu. Správní orgány totiž vůbec nezjišťovaly, jakou rychlostí trolejbus jel. Konkrétní dosažená rychlost však není podle názoru soudu podstatná.
24. Dokonce ani konstrukční rychlost žalobcovy koloběžky nepovažuje soud za údaj, který by byl způsobilý výše uvedené závěry o spáchání přestupku jakkoli ovlivnit. Z návodu k obsluze vyplývá, že konstrukční rychlost je z výroby omezena na 25 km/h (srov. stranu 7 a 10 návodu). Sám žalobce však připustil, že rychlostní limit lze zvýšit, a to pouhým přestřižením drátů. To jednoznačně znamená, že koloběžka je konstruována tak, aby byla schopna dosahovat vyšších rychlostí než 25 km/h, jak bývá nastaveno z výroby. Její konstrukční rychlost je tedy logicky vyšší než 25 km/h. S ohledem na tuto skutečnost má soud za to, že pokud výkon motorů vyřazuje žalobcovu koloběžku z kategorie jízdních kol a řadí ji mezi dvoukolová motorová vozidla, možnost odstranění rychlostního omezení (přestřižením drátů či zmáčknutím přepínače) způsobuje, že se jedná přinejmenším o vozidlo spadající do kategorie AM (konstrukční rychlost převyšující 25 km/h). Na okraj soud poznamenává, že ostatně i sám žalobce během hovoru s policisty zmínil, že tyto koloběžky dosahují rychlosti až 100 km/h (srov. kamerový záznam).
25. Soud nesdílí žalobcův názor, že by správní orgány musely prokázat použití „neschváleného módu s rychlostí nad 25 km/h“. Plně postačovalo, že koloběžka měla výkon přesahující limit pro jízdní kolo umožňující při určitém nastavení jet rychleji než 25 km/h. Z těchto údajů totiž vyplývá, že se jedná o dvoukolové motorové vozidlo s konstrukční rychlostí převyšující 25 km/h, pro které je vyžadováno řidičské oprávnění minimálně skupiny AM, ne-li A1.
26. Žalobce dále zpochybňoval závěr žalovaného, že fotodokumentace zachycuje zásah umožňující zvýšení rychlosti nad původní omezení 25 km/h a že výkon byl snížen na 2x 600 W. Soud souhlasí se žalovaným, že výkon (motorů) koloběžky byl snížen na 2x 600 W. Podle návodu k obsluze totiž originální motory měly výkon 2x 1 600 W. Formulaci, že fotodokumentace zachycuje zásah umožňující zvýšení rychlosti, pokládá soud za nevhodnou. Fotografie č. 9, k níž se tato formulace vztahuje, zobrazuje levou část řídítek se dvěma přepínači (ECO/TURBO a SINGLE/DUAL). Byť není funkce těchto přepínačů zmíněna v návodu k obsluze, neznámá to automaticky, že by jejich umístění na řídítka bylo zásahem umožňujícím zvýšení rychlosti. Dá se však předpokládat, že tyto přepínače mají vliv na výkon jednoho či obou motorů (SINGLE/DUAL) a mohou ovlivňovat dosahovanou rychlost (ECO/TURBO). Zmíněná fotografie tedy zachycuje přepínače umožňující zapnutí jednoho či dvou motorů a zvýšení výkonu (a tím logicky i dosahované rychlosti). Žalovaným užitá formulace tak není nesmyslná ani nepravdivá, jak naznačuje žalobce.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

27. K námitce, že koloběžku nepohání pouze motor, ale i lidská síla (při jízdě je třeba se občas odrážet), soud podotýká, že sám žalobce na jiném místě v žalobě uvedl, že na koloběžce se odráží jen při rozjezdu. To ostatně odpovídá i návodu k obsluze (srov. stranu 16 návodu), podle kterého je „*lehké odrazení nohou na koloběžce*“ potřebné ke spuštění motoru, nikoli k vlastní jízdě. Návod k obsluze tedy vyvrací žalobcův argument, že koloběžku pohání i lidská síla. Správní orgány proto nepochybily, pokud k údajnému užití lidské síly k pohánění koloběžky nepřihlédly. Jejich závěr, že jde o motorové vozidlo, zcela odpovídá provedenému dokazování. Nelze přitom zapomínat ani na hmotnost koloběžky 52 kg (srov. stranu 10 návodu k obsluze), která není zanedbatelná. Žalobcovu koloběžku tak nelze srovnávat s běžnými bezmotorovými koloběžkami, kde o uplatnění lidské síly není pochyb.
28. Bez významu je též žalobcovo tvrzení, že se na koloběžce nešlape. Pokud žalovaný argumentoval tím, že žalobce při jízdě za trolejbusem nešlapal, měl tím nepochybně na mysli, že se neodrážel, tedy rychlost koloběžky byla způsobena výhradně jejími motory, nikoli žalobcovou lidskou silou.
29. Vzhledem k tomu, že žalobcovu koloběžku nelze považovat za jízdní kolo, není důvodná ani jeho námitka vztahující se k použití ochranné přilby. Žalobce má sice pravdu v tom, že podle § 58 odst. 1 zákona o silničním provozu musí ochrannou přilbu na jízdním kole používat jen osoby mladší osmnácti let, nicméně žalobce nejel na jízdním kole. Vztahuje se na něj proto správními orgány správně použitý § 6 odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu, který mu ukládá povinnost mít nasazenu a řádně připevněnu ochrannou přilbu schváleného typu. Tuto povinnost žalobce nesplnil, a dopustil se tak příslušného přestupku. Není přitom podstatné, že v inkriminovaný den byla dobrá viditelnost, neboť povinnost užít ochrannou přilbu není nijak vázána na počasí.
30. K žalobcovu argumentu, že si před zakoupením koloběžky zjišťoval výkon a maximální konstrukční rychlost a byl ubezpečen, že odpovídají zákonným podmínkám pro kolo, soud konstatuje, že žalobcem zakoupená koloběžka zákonné podmínky pro jízdní kolo v době nákupu rozhodně nesplňovala. Měla totiž dva elektromotory o výkonu 1 600 W každý (srov. stranu 10 návodu k obsluze a žalobcem předloženou fakturu č. 2020210), tedy výkon jejích motorů přesahoval 1 kW. Bylo by jistě racionální, kdyby si žalobce koupil koloběžku splňující zákonné požadavky na jízdní kolo (např. Techlife X5 s výkonem 350 W nebo Techlife X 6 s výkonem 600 W a bez možnosti přepínání do režimu s rychlostí nad 25 km/h), to však žalobce neučinil.
31. Lze tedy uzavřít, že napadené rozhodnutí netrpí žalobcem vytýkanými nedostatky, není nelogické, rozporuplné, nepřezkoumatelné ani nezákonné.
32. Soud v souladu s § 52 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) neprovedl žalobcem navržené dokazování odborným vyjádřením či znaleckým posudkem, neboť je shledal nadbytečným. O výkonu žalobcovy koloběžky totiž nebyly pochybnosti a zbývající otázky jsou již otázkami právními, které znalci či odborníkům zodpovídat nepřisluší. Nadbytečné je též žalobcem navržené dokazování komparací fotodokumentace, současného stavu koloběžky a jejího stavu při zakoupení podle výrobce či prodejce. Vzhledem k tomu, že sám žalobce v žalobě tvrdil, že současný stav koloběžky neodpovídá stavu v době správního řízení, není soudu zřejmé, co by mělo toto navržené dokazování prokázat. Soudu navíc pro rozhodnutí o žalobě plně postačovala skutková zjištění plynoucí ze správního spisu.
33. S ohledem na výše uvedené soud vyhodnotil žalobu v mezích žalobních bodů jako zcela nedůvodnou, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

34. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. Žalobce neměl ve věci úspěch a žalovanému žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, ani jejich náhradu nepožadoval, proto soud 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 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 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.

Ústí nad Labem 31. července 2024

Ing. Mgr. Martin Jakub Brus v. r.
samosoudce

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.