

USNESENÍ

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu JUDr. Jaroslava Vlašína a soudců Mgr. Radovana Havelce a JUDr. Tomáše Rychlého v právní věci žalobce: **V. D.**, zastoupený Mgr. Rebekou Moťovskou Židuliakovou, advokátkou se sídlem Husovo náměstí 139, Ledec nad Sázavou, proti žalovanému: **Krajský úřad Kraje Vysočina**, se sídlem Žižkova 1882/57, Jihlava, o přezkoumání rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 10. 2022, č. j. KUJI 85453/2022, o kasační stížnosti žalovaného proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 27. 7. 2023, č. j. 34 A 50/2022-29,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **se odmítá** pro nepřijatelnost.
- II. Žádný z účastníků **nemá** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

Odůvodnění:

[1] Včas podanou kasační stížností napadl žalovaný v záhlaví uvedený rozsudek Krajského soudu v Brně (dále jen „krajský soud“), jímž bylo zrušeno jeho rozhodnutí ze dne 11. 10. 2022, i jemu předcházející rozhodnutí Magistrátu města Jihlavy ze dne 27. 10. 2021, č. j. SZ-MMJ/OD/33703/2021/8 (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“) a věc byla vrácena žalovanému k dalšímu řízení.

[2] Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o silničním provozu“). Přestupku se měl dopustit tím, že dne 20. 6. 2021 v 20.55 hod. na pozemní komunikaci v úseku dálnice D1 – 118,95, směr Praha, výjezd, pruh 1, v rozporu s § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Řidič vozidla se dopustil přestupku podle § 125c odst. 1, písm. f), bod 4 zákona o silničním provozu tím, že překročil nejvyšší dovolenou rychlost jízdy stanovenou přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích na 80 km/h. Úsekovým měřicím zařízením mu byla při zvážení odchylky

naměřena nejnižší skutečná rychlost 98 km/h. Uvedené jednání řidiče bylo v rozporu s § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu. Za tento přestupek byla žalobci podle § 35 písm. b) a § 46 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o přestupcích“) uložena pokuta ve výši 2 000 Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

[3] Odvolání podané žalobcem proti prvostupňovému rozhodnutí žalovaný podle § 90 odst. 5 správního řádu zamítl a uvedené rozhodnutí potvrdil. V řízení se zabýval především otázkou, který subjekt je odpovědný za spáchání přestupku. Dospěl přitom k závěru, že spolek Share CAR!, který je evidovaný v rejstříku silničních vozidel jako provozovatel vozidla je tzv. virtuálním provozovatelem a skutečným provozovatelem je žalobce. Evidovaný stav je pouze důsledkem jeho snahy vyhnout se deliktní odpovědnosti provozovatele. Takovéto jednání vyhodnotil žalovaný jako zneužití práva, proto dle jeho názoru správní orgán prvního stupně nepochybil, pokud vedl řízení s vlastníkem vozidla, kterého klasifikoval jako „*skutečného provozovatele vozidla*“. Žalovaný tak dospěl k závěru, že žalobce byl správně uznán vinným z přestupku, a ztotožnil se i s výší uložené pokuty.

[4] Při posouzení věci krajský soud především připomněl, že podle § 5 zákona o přestupcích je přestupkem „*společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“ Dále uvedl, že ve správním trestání, stejně jako v trestním právu, se uplatňuje zásada „*nullum crimen sine lege*“. Vzhledem k tomu, že registrovaným uživatelem motorového vozidla nebyl žalobce, dopustily se dle krajského soudu správní orgány porušení uvedených zásad. Soud zaznamenal, že žalovaný oproti zákonné úpravě zaměnil subjekt přestupku s poukazem na zásadu zneužití práva. Tuto argumentaci však považoval krajský soud za nesprávnou. Registr silničních vozidel je dle § 4 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích informačním systémem veřejné správy. Jestliže byl spolek Share CAR! zapsán do registru jako provozovatel vozidla, má tento zápis předpokládané právní účinky. I kdyby však soud připustil možnost aplikace institutu zneužití práva, muselo by být toto zneužití dostatečně prokázáno.

[5] Žalovaný založil svoji argumentaci na tom, že ředitelem spolku Share CAR! je Petr Kocourek, který stojí i za spolkem Virtuální provozovatel. Součástí správního spisu je přitom videozáznam, na kterém jmenovaný podrobně vysvětluje, jak služba Virtuálního provozovatele funguje. Je založena na principu, že o veškerých přestupcích spáchaných jedním provozovatelem, k jejichž projednání je příslušný též správní orgán, se rozhodne ve společném řízení. Za libovolný počet přestupků pak může být uložen pouze jeden trest, a to za přestupek nejprísněji trestný, trestní sazbu lze zvýšit až o polovinu. Při dostatečném počtu členů je však podíl z uložené pokuty připadající na jednoho vlastníka vozidla minimální. Podstatu produktu shodně dokumentuje i výtisk z internetových stránek Virtuálního provozovatele. Součástí spisu jsou i stanovy spolku Virtuální provozovatel. Z bodu I. stanov vyplývá, že společnost Share CAR! je jedním ze zakládajících členů a vystupuje vůči orgánům veřejné moci.

pokračování

[6] V této souvislosti nepovažoval krajský soud za důvodnou námitku žalobce, že s vozidlem fakticky nedisponuje, neboť toto tvrzení je v rozporu s bodem VII stanov spolku Virtuální provozovatel, podle něhož *„spolek není oprávněn užívat vozidla svých členů, a to ani v případech, že tato provozuje. Na spolek nepřechází vlastnické, užívací ani dispoziční právo k těmto vozidlům; nepřechází na něj ani držba.“* Krajský soud se dále zabýval otázkou propojení spolků Virtuální provozovatel a Share CAR! Žalovaný totiž neuvěřil tvrzení žalobce, že základní náplní činnosti provozovatele Share CAR! je vzájemné sdílení vozidel. V důsledku toho neprovedl žalobcem navržený výslech zástupce tohoto spolku, neboť získané informace o fungování nabízené služby považoval za dostačující. Dle jeho názoru byly oba spolky zřízeny za totožným účelem. S uvedeným názorem se krajský soud neztotožnil. Uznal, že žalovaný provedl důkladné dokazování ohledně spolku Virtuální provozovatel, jehož služba může skutečně vykazovat znaky zneužití práva, soud však neměl za to, že by ze stanov Virtuálního provozovatele či z jiných důkazů, které jsou obsahem správního spisu, plynulo, že spolek Share CAR! je jeho produktem. Žalobce k odvolání doložil smlouvu o zapojení do programu sdílení vozidel uzavřenou mezi ním a spolkem Share CAR!. Sdílení mělo probíhat na základě elektronické platformy, která členům umožňuje libovolně využívat vozidla ostatních členů spolku, která jsou aktuálně k dispozici. Spolek je zároveň povinen zajišťovat a platit běžný servis vozidla. Z bodu IV smlouvy plyne, že spolek Share CAR! je povinen zajistit nepřetržitý dohled nad aktuální polohou vozidla prostřednictvím elektronického prostředku, taktéž je povinen vést evidenci toho, kdo, kde a kdy si vozidlo člena spolku vypůjčil a kdy a kde ho vrátil.

[7] Krajský soud měl proto za to, že na základě podkladů, které jsou obsahem správního spisu, nelze bez dalšího učinit závěr o zneužití práva. Pokud měly správní orgány za to, že uvedený spolek službu sdílení vozidel svými členy ve skutečnosti neprovozuje, měly se okolnostmi fungování spolku podrobněji zabývat a skutečnosti tvrzené žalobcem řádně prověřit. K tomu soud upozornil, že v případě podezření na zneužití práva tíží důkazní břemeno správní orgán. Krajský soud uzavřel, že rozhodnutí žalovaného je nezákonné, neboť subjektem přestupku provozovatele vozidla může být pouze ten, kdo je jako provozovatel vozidla formálně evidován v registru silničních vozidel. Žalobce provozovatelem vozidla v době spáchání přestupku nebyl. I kdyby krajský soud hypoteticky připustil, že dosavadní výklad správních soudů je nesprávný a v případě zneužití práva nemusí správní orgány k zápisu provozovatele vozidla v registru silničních vozidel přihlížet, nejsou závěry správních orgánů o zneužití práva žalobcem dostatečně důkazně podloženy. Tímto právním názorem soud zavázal žalovaného pro další řízení.

[8] Kasační stížnost podal žalovaný (dále jen „stěžovatel“) formálně z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 písm. a) a b) s. ř. s. Úvodem je však třeba upozornit, že důvod uvedený pod písmenem b) je zde z povahy věci zcela vyloučen, neboť je zaměřen na vady řízení před správním orgánem, které stěžovatel jistě nedovojuje. Konkrétně pak stěžovatel namítal, že krajský soud chybně posoudil skutkový stav vyplývající ze spisového materiálu. K tomu dále uvedl, že správní orgány nepochybně mají povinnost za normálního a běžného evidenčního stavu trestat provozovatele zapsaného v registru vozidel. K tomu ostatně již Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 17. 1. 2019,

č. j. 5 As 243/2016-35 uvedl, že „*provozovatel vozidla je osobou se zvláštním postavením či způsobilostí; trestní právo v tomto ohledu užívá termínu speciální subjekt, kterým je v tomto případě ten, kdo je zapsán v registru vozidel. Sloveso provozuje je pak nutno chápat v kontextu toho, že se jedná o objektivní odpovědnost osoby, která je provozovatelem vozidla. Pouze tato osoba odpovídá za to, jak je vozidlo provozováno neboli užíváno v rámci silničního provozu, a případná odpovědnost jiné osoby, která fakticky užívala vozidlo (např. na základě nájemního vztahu), je soukromoprávní záležitostí.*“

[9] Případ žalobce je však dle názoru stěžovatele mimořádný právě tím, že jako provozovatel vozidla je zapsán subjekt, který není skutečným provozovatelem vozidla a který pouze supljuje v delikt ní odpovědnosti faktického provozovatele a vlastníka vozidla, jímž je žalobce. Smyslem tohoto kroku je nejen přenesení delikt ní odpovědnosti na subjekt, který nemá k vozidlu žádný vztah, ale především dosažení bagatel ní výše případné sankce a nákladů řízení. Jedná se tedy o evidentní případ zneužití práva. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 2. 2018, č. j. 1 As 222/2017-45, však naznačuje, jak v případech prokázaného zneužití práva postupovat. Ve svých úvahách při posouzení věci uvádí, že „*pokud by však evidovaný stav v rejstříku silničních vozidel byl pouze důsledkem snahy vyhnout se delikt ní odpovědnosti provozovatele a jako provozovatel vozidla byla v registru silničních vozidel uvedena účelově jiná osoba, než která je vlastníkem nebo která provozuje vozidlo na základě jiného právního titulu, správní orgán by při rozhodování o deliktu provozovatele k evidenčnímu stavu v registru silničních vozidel nepřihlédl.*“ Obdobný závěr lze dle stěžovatele dovodit i z usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 8. 2018, č. j. 7 As 11/2022-17. Stěžovatel dle svého názoru postupoval přesně ve shodě s výše uvedenou judikaturou. Zneužití práva žalobcem prokázal již správní orgán prvního stupně, přičemž spojení spolku Virtuální provozovatel a spolku Share CAR je rovněž doloženo. Petr Kocourek na videozáznamu CD, které je součástí spisu, výslovně potvrdil, že primárním účelem spolku Share CAR! je dosáhnout beztrestnosti uživatelů vozidel provozovaných tímto spolkem a také zkrátit obce s rozšířenou působností o příjmy z pokut a náhrad nákladů řízení.

[10] K prokázání, jakým konkrétním způsobem a v jakém rozsahu v praxi dochází k „*optimalizaci*“ pokut a náhrad nákladů řízení spolkem Share CAR!, navrhl stěžovatel soudu, aby si vyžádal vyjádření zejména Magistrátu Hlavního města Prahy, Magistrátu města Havířova a Ministerstva dopravy, jež by dokladovaly přepisy provozovatele vozidla na subjekt spjatý s produktem virtuálního provozovatele a jak se tento produkt projevil ve vztahu k přestupkovému jednání. Dále stěžovatel navrhl, aby si soud vyžádal výpisy z registru silničních vozidel, z nichž bude patrný počet vozidel evidovaných na provozovatele, a to v případech, kdy je zapsán odlišný provozovatel a vlastník vozidla u spolků Share CAR! a Virtuální provozovatel.

[11] K tomu stěžovatel dále uvedl, že se v rámci odvolacího řízení zabýval i variantou, že je žalobce skutečně reálně zapojen do programu sdílení vozidel, jak tvrdí. V tomto ohledu mu byla podkladem Smlouva o zapojení do programu sdílení vozidel, kterou dne 5. 1. 2021 uzavřel žalobce se spolkem Share CAR! Vyjádření žalobce v odvolání vzbuzuje dojem, že tato smlouva došla svého faktického naplnění, žádné důkazy, které by

pokračování

prokazovaly využívání vozidel v souladu se smlouvou však nenabídl. Navrhoval pouze vyslechnout statutárního zástupce spolku. Jak bylo již uvedeno výše, spolek Share CAR! byl povinen vést evidenci, kdo, kde a kdy si vozidlo člena spolku vypůjčil a kde a kdy je vrátil. Spolek měl rovněž povinnost zajistit nepřetržitý dohled nad aktuální polohou vozidla pomocí elektronického prostředku. Žalobce však žádnou takovou evidenci či záznamy, ze kterých by bylo zřejmé využívání vozidel v souladu se smlouvou, nedoložil. Není nikterak prokázáno, že by uvedené vozidlo bylo využíváno i jinými osobami, či naopak, že by on užíval jiná vozidla. Není pochyb o tom, že žalobce nechal zapsat jako provozovatele vozidla spolek Share CAR! jen z toho důvodu, aby eliminoval negativní dopady spojené s páčáním přestupkové činnosti a potenciálně minimalizoval pokuty.

[12] K návrhu žalobce na provedení svědeckého výsledku jednatele spolku Share CAR! Petra Kocourka pak stěžovatel uvedl, že tento důkaz neprovedl, neboť tato osoba je pro správní orgány zcela nevěrohodná. K prokázání skutkového stavu stačily dle názoru stěžovatele listiny uložené ve správním spisu.

[13] Přijatelnost kasační stížnosti spatřuje stěžovatel v tom, že otázka odpovědnosti provozovatele vozidla není za daných skutkových okolností dosud plně řešena judikaturou Nejvyššího správního soudu, navíc se dle jeho názoru krajský soud od předchozí judikatury odchýlil. Stěžovatel proto navrhl, aby byl napadený rozsudek zrušen a věc vrácena krajskému soudu k dalšímu řízení.

[14] Žalobce ve vyjádření ke kasační stížnosti uvedl, že dle jeho názoru jsou námitky stěžovatele nedůvodné a napadený rozsudek je zákonný. Navrhl proto, aby byla kasační stížnost zamítnuta.

[15] Dříve, než mohl Nejvyšší správní soud přistoupit k přezkoumání napadeného rozsudku z hlediska uplatněného stížnostního bodu, musel posoudit otázku přijatelnosti kasační stížnosti.

[16] Podle § 104a odst. 1 s. ř. s. jestliže kasační stížnost ve věcech, v nichž před krajským soudem rozhodoval specializovaný samosoudce, svým významem podstatně nepřesahuje vlastní zájmy stěžovatele, odmítne ji Nejvyšší správní soud pro nepřijatelnost.

[17] Podle usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 4. 2006, č. j. 1 Azs 13/2006-39 *„Přesahem vlastních zájmů stěžovatele je jen natolik zásadní a intenzivní situace, v níž je – kromě ochrany veřejného subjektivního práva jednotlivce – pro Nejvyšší správní soud též nezbytné vyslovit právní názor k určitému typu případů či právních otázek. Přesah vlastních zájmů stěžovatele je dán jen v případě rozpoznatelného dopadu řešené právní otázky nad rámec konkrétního případu. Primárním úkolem Nejvyššího správního soudu v řízení o kasačních stížnostech ve věcech azylu je proto nejen ochrana individuálních veřejných subjektivních práv, nýbrž také výklad právního řádu a sjednocování rozhodovací činnosti krajských soudů.“* Tento judikát je použitelný i po novele s. ř. s. provedené zákonem č. 77/2021 Sb.

[18] Stěžovatel jako důvod přijatelnosti kasační stížnosti předestřel primárně otázku, zda lze při určování subjektu odpovědného za spáchání přestupku provozovatele vozidla přihlídnout k institutu zneužití práva, či zda platí beze zbytku údaj o provozovateli uvedený v Registru silničních vozidel. Jako sekundární důvod pak uvedl skutečnost, že se krajský soud nedržel související judikatury Nejvyššího správního soudu.

[19] Jak bylo již uvedeno výše, předmětnou otázkou se zabýval Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 28. 2. 2018, č. j. 1 As 222/2017-45. Soud se nejprve zabýval povahou Registru silničních vozidel. K tomu uvedl, že registr má výhradně evidenční povahu, zápis změny vlastníka v registru nemá konstitutivní účinky. S odkazem na rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 20. 9. 2017, č. j. 22 Cdo 5330/2015-193 dovedl, že *„jelikož je poskytnutí údajů z registru silničních vozidel vázáno na prokázání právního zájmu fyzické či právnické osoby, není registr silničních vozidel veřejným seznamem ve smyslu § 1109 o. z., neboť není splněna jedna z definičních podmínek veřejného seznamu, a to přístupnost této evidence bez omezení“*. V důsledku této výchozí teze pak dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že *„provozovatelem ve smyslu zákona o silničním provozu je osoba, která je uvedena v registru vozidel jako vlastník. Je-li však registru vozidel uvedena jako provozovatel osoba odlišná do vlastníka, je provozovatelem v širším slova smyslu osoba takto uvedená v registru. Je tak dána priorita evidenčního stavu nad skutečným stavem vlastnického práva nebo jiného práva k vozidlu. Pokud by však evidovaný stav v rejstříku silničních vozidel byl pouze důsledkem snahy se vyhnout deliktní odpovědnosti provozovatele a jako provozovatel (vlastník) vozidla byla v registru silničních vozidel uvedena účelově jiná osoba, než která je vlastníkem nebo která provozuje vozidlo na základě jiného právního titulu, správní orgán by při rozhodování o deliktu provozovatele k evidenčnímu stavu v registru silničních vozidel nepřihlédl.“*

[20] Byť byl výše uvedený právní názor vysloven Nejvyšším správním soudem na poněkud jiném skutkovém půdorysu, je plně použitelný i v projednávané věci. Úvodem považuje Nejvyšší správní soud za vhodné připomenout, že přestupku podle § 127f odst.1 zákona o silničním provozu se může dopustit pouze provozovatel vozidla, přičemž soudní praxe se po novele tohoto zákona provedené zákonem č. 239/2013 Sb. sjednotila na formálním výkladu pojmu provozovatele v souladu s jazykovým a teleologickým výkladem jeho legální definice obsažené v § 2 písm. b) zákona. V něm se k reálnému vztahu provozovatele k vozidlu, resp. k jeho (odlišnému) vlastníku, či uživatelům nepřihlíží a rozhodující je pouze aktuální evidenční stav (srov. body 28 až 36 rozsudku č. j. 1 As 222/2017-45). Tomu odpovídá i koncepce skutkové podstaty uvedeného přestupku, za který provozovatel odpovídá objektivně, jakkoliv mu zákon umožňuje se vyvinut. Zde je možno poznamenat, že se zde právní úprava přibližuje deliktní odpovědnosti právnické osoby (srov. § 20 a § 21 zákona o přestupcích). Reglementace tohoto správního deliktu sledovala především možnost postihnout jednání zachycené toliko automatizovanými systémy, nebylo-li současně z nejrůznějších důvodů možné ztotožnit řidiče vozidla. I to svědčí ryze formálnímu pojetí postavení provozovatele motorového vozidla jako osoby, jíž právní předpisy ukládají především právní

pokračování

odpovědnost, aniž by zákon výslovně stanovil, v čem obsahově provozování vozidla spočívá.

[21] Samu skutečnost, že nelze bez dalšího přenášet delikttní odpovědnost z tohoto zvláštního přestupku na třetí osobu, přestože má k vozidlu jiný právní vztah, konstatoval ostatně Nejvyšší správní soud již v rozsudku ze dne 23. 7. 2019, č. j. 1 As 318/2018-41. Z této premisy vycházel jak krajský soud, tak i sám stěžovatel. V tomto směru se nejedná o novou otázku, jejíž zodpovězení by vyžadovalo meritorní posouzení v rámci řízení o kasační stížnosti.

[22] V zásadě totéž však platí i ohledně otázky, zda je závěr o odpovědnosti provozovatele vozidla relevantní i v případě, kdy se provozovatelem vozidla stane jiná osoba než vlastník výlučně proto, aby se ten případné odpovědnosti za přestupek sám vyhnul. Krajský soud při úvaze na toto téma nikterak nevybočil z obecného pravidla, aplikovaného i Nejvyšším správním soudem, podle něhož nelze v demokratickém právním státě bez dalšího přiznávat právní účinky jednání, kterým jednající zjevně zneužil právo, ať už hmotné nebo procesní (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 5. 2011, č. 1 As 27/2011-81). Takový postup je ovšem mimořádný, neboť jím dochází k narušení právní jistoty adresátů veřejné správy, a lze ho proto použít jen ve výjimečných případech. Právě výjimečná povaha nepřihlídnutí k určitému právnímu jednání vlastníka vozidla vyžaduje, aby byla jeho účelovost bez jakýchkoliv pochybností prokázána, a to tím spíše, pokud má být závěr o zneužití práva použit pro účely správního trestání. Pokud tedy krajský soud v tomto ohledu shledal (byť v rámci eventuální úvahy), že k tomu nepostačuje přesvědčení správních orgánů o účelu činnosti spolku Share CAR! z. s., jenž má být shodný se službami Virtuálního provozovatele jen s ohledem na jejich personální propojení osobou Petra Kocourka, není takovéto posouzení extrémním vybočením při hodnocení důkazů, jež by zakládalo přijatelnost kasační stížnosti pro závažné vady v řízení před soudem. K tomu je možno podotknout, že nutnost prokázat zneužívání procesu registrace vozidla konkrétním subjektem za konkrétním, zákonem nepředvídaným účelem, byla již ve skutkově obdobných případech Nejvyšším správním soudem jakož i krajskými soudy několikrát zdůrazněna (srov. zejména usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 7. 2023, č. j. 2 As 17/2023-23, a ze dne 9. 8. 2022, č. j. 7 As 11/2022-17 či rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 23. 7. 2023 č. j. 22 A 33/2022-35).

[23] Nejvyšší správní soud k tomu pro úplnost podotýká, že je jistě otázkou, jak v této souvislosti pohlížet na registraci vozidla, k níž by došlo na základě zcela účelové žádosti určitého subjektu a zda by ke zneužití práva neměl přihlídnout již správní orgán provádějící registraci. Nicméně na rozdíl od správních aktů není bezpodmínečně nutné, aby takový úkon (zatížený zneužitím práva) byl, pokud již k registraci došlo, formálně zrušen, a správní orgány jsou tedy oprávněny ke zneužití práva přihlídnout i v souvisejících řízeních.

[24] Nejvyšší správní soud tak uzavírá, že krajský soud rozhodl ve věci v souladu s dosavadní rozhodovací praxí správních soudů, nedopustil se žádných zásadních procesních pochybení, nebylo třeba řešit právní otázku dosud neřešenou, ani nevyvstala

potřeba judikatorního odklonu. Kasační stížnost proto podle § 104a odst. 1 s. ř. s. pro nepřijatelnost odmítl.

[25] Kasační stížnost byla odmítnuta, Nejvyšší správní soud proto rozhodl tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti (§ 60 odst. 3 s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s.) Ve věci přitom neshledal okolnosti zvláštního zřetele hodné, jež by odůvodňovaly mimořádné přiznání nákladů řízení žalobci ve smyslu usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 5. 2021, č. j. 9 Azs 32/2021-32).

Poučení: Proti tomuto usnesení **nejsou** přípustné opravné prostředky (§ 53 odst. 3 s. ř. s.).

V Brně dne 28. srpna 2025

JUDr. Jaroslav Vlašín
předseda senátu