



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem JUDr. Lukášem Hlouchem, Ph.D. v právní věci

žalobce: Mgr. L. V.
bytem X
doručovací X

proti

žalovanému: Krajský úřad Jihomoravského kraje
sídlem Žerotínovo nám. 449/3, 601 82 Brno

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 13. 12. 2024, č. j. JMK 172069/2024,
sp. zn. S-JMK 167036/2024/OD/Kš,

takto:

- I. Žaloba **se zamítá**.
- II. Žalobce **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobou ke Krajskému soudu v Brně (dále též „krajský soud“) napadl žalobce shora vymezené rozhodnutí žalovaného (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým žalovaný *zamítl* jeho odvolání proti rozhodnutí Magistrátu města Brna, odboru přestupků v dopravě (dále jen „správní orgán I. stupně“ či „prvostupňový orgán“), ze dne 23. 10. 2024, č. j. OPD-52274/24-29, sp. zn. OPD-52274/24-KRM/V (dále jen „rozhodnutí o přestupku“ či též „rozhodnutí správního orgánu I. stupně“ či „prvostupňové rozhodnutí“), a toto rozhodnutí *potvrdil*.

2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku provozovatele vozidla podle § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), jehož se měl dopustit tím, že jako provozovatel vozidla *tov. zn. Ford Galaxy, RZ: X*, 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. Dle zjištěného skutkového stavu byl dne 9. 3. 2024 v 21:32 hod. v Brně na pozemní komunikaci ulice Bašty 413/2, úsek SI_LPR_09, automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy zaznamenán *neoprávněný vjezd* uvedeného vozidla. Blíže nezjištěný řidič vozidla tak porušil § 4 písm. c) zákona o silničním provozu, jelikož nerespektoval povinnost vyplývající ze zákazové dopravní značky „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ (č. B 11) společně s dodatkovou tabulkou „Mimo vozidla s povolením OD MMB“ (č. E 13), jelikož do oblasti v působnosti uvedené zákazové dopravní značky bez povolení vjel, čímž se dopustil přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.
3. Za uvedený přestupek uložil prvostupňový orgán žalobci v souladu s § 125f odst. 4 ve spojení s 125c odst. 5 písm. d) zákona o silničním provozu, ve vazbě na § 35 a násl. zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“), *pokutu ve výši 2 000 Kč*. Zároveň byla žalobci uložena rovněž povinnost nahradit náklady správního řízení v paušální částce 2 500 Kč.

II. Napadené rozhodnutí

4. V odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný shrnul obsah správního spisu a průběh řízení o přestupku. Poté přezkoumal zákonnost a správnost prvostupňového rozhodnutí a vyjádřil se k odvolacím námitkám.
5. K námitce týkající se *naplnění předpokladů krajní nouze* žalovaný konstatoval, že provedení řízení o přestupku je rozhodné jen to, jestli posuzované jednání naplňuje znaky přestupku řidiče. Není nezbytné zkoumat všechny znaky skutkové podstaty přestupku včetně zavinění. Opačný výklad by zjevně odporoval smyslu právní úpravy odpovědnosti provozovatele vozidla, neboť otázka zavinění je hlavním odlišovacím znakem mezi přestupkem provozovatele a přestupkem řidiče. Argumentace žalobce krajní nouzí tedy mohla být relevantní *v rámci řízení o přestupku řidiče vozidla*, který je vystaven na subjektivní odpovědnosti. Žalobce ovšem totožnost řidiče vozidla neuvedl, pročež subsidiárně došlo aplikaci (objektivní) odpovědnosti provozovatele vozidla.
6. Žalovaný současně odmítl i úvahy žalobce stran *mimořádného snížení výměry pokuty*, přičemž uvedl, že prvostupňový orgán nepochybil, pokud pro tento postup žádné důvody neshledal. Žalovaný zdůraznil, že mimořádné snížení pokuty představuje jen *procesní institut*. Není proto povinností prvostupňového orgánu v odůvodnění podrobně rozvádět, proč v konkrétním případě důvody pro mimořádné snížení výše pokuty neshledal. Tento závěr plyne rovněž z judikatury správních soudů.
7. Po shrnutí zákonné úpravy přestupku provozovatele vozidla žalovaný uzavřel, že v posuzované věci byly splněny všechny zákonné podmínky pro vydání rozhodnutí o přestupku podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, přičemž správní orgán I. stupně spolehlivě prokázal, že se tohoto přestupku dopustil právě žalobce. Za této situace by pak i jakékoli žalobcem navrhované další dokazování (výslech spolujezdkyně) bylo zjevně nadbytečné.

8. Pro shora uvedené důvody žalovaný odvolání žalobce jako nedůvodné zamítl a prvostupňové rozhodnutí jako zákonné a správné potvrdil.

III. Žaloba

9. Žalobce považuje napadené i prvostupňové rozhodnutí za nezákonné a nesprávné. Napadené rozhodnutí je navíc též nepřezkoumatelné.
10. Žalobce namítal, že správní orgány *nedostatečně vypořádaly námitku krajní nouze*, neboť jen odkázaly na povahu objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. K tomu žalobce zdůraznil, že krajní nouze jako okolnost vylučující protiprávnost *vylučuje protiprávnost činu vždy* bez ohledu na to, jestli na věc dopadá objektivní či subjektivní právní odpovědnost. Podstatou krajní nouze je chránit důležitější právní statek za cenu porušení právního statku méně důležitého. Je přitom zjevné, že zdraví je důležitějším statkem než dodržení zákazové dopravní značky.
11. I kdyby se pak krajní nouze vztahovala jen k subjektivní odpovědnosti řidiče, bylo třeba, aby se správní orgány jednáním řidiče v krajní nouzi zabývaly i v řízení o přestupku provozovatele vozidla a z tohoto důvodu následně přistoupily *k mimořádnému snížení výměru pokuty provozovateli vozidla*. Správní orgány však žádné důvody vedoucí k mimořádnému snížení pokuty neshledaly a ani se je nepokusily hledat.
12. Pro tyto důvody žalobce navrhl, aby krajský soud napadené i prvostupňové rozhodnutí zrušil a vrátil věc žalovanému k dalšímu řízení. Současně požádal nahradit náklady soudního řízení.

IV. Vyjádření žalovaného

13. V rámci vyjádření ze dne 28. 3. 2025 žalovaný uvedl, že s žalobními námitkami se již vypořádal v odůvodnění svého rozhodnutí, jež nadále považuje za správné a odůvodněné. Je toho názoru, že napadené rozhodnutí vychází ze spolehlivě zjištěného skutkového stavu a k jeho vydání byly nashromážděny dostatečné podklady. Jelikož žalobce nebyl napadeným rozhodnutím zkrácen na svých právech, žalovaný krajskému soudu navrhl zamítnutí žaloby.

V. Skutečnosti zjištěné ze správního spisu

14. Ve správním spisu se nachází především oznámení podezření ze spáchání přestupku Městskou policií Brno ze dne 14. 3. 2024 doplněné šesti snímky z kamerového systému z místa přestupku, ze kterého vyplývá, že dne 9. 3. 2024 ve 21:32 hod. v Brně na pozemní komunikaci ulice Bašty 413/2, úsek: SI_LPR_09, porušil neznámý řidič s osobním motorovým vozidlem tov. zn. Ford, RZ: X, pravidla provozu na pozemních komunikacích, neboť nerespektoval zákazovou dopravní značku č. B 11 „*Zákaz vjezdu všech motorových vozidel*“. Ve správním spise se dále nachází evidenční karta vozidla žalobce, situační nákres kamerového dohledu historického centra města Brna či výstupy ze Systému organizace a bezpečnosti dopravy (SOBD) spolu s dalšími snímky z Pasportního informačního systému.
15. Výzvou podle § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu vyzval správní orgán I. stupně žalobce k úhradě určené částky či sdělení totožnosti řidiče. Poněvadž žalobce na tuto výzvu nereagoval, prvostupňový orgán věc přestupku neznámého řidiče usnesením odložil a příkazem ze dne 8. 8. 2024 zahájil s žalobcem řízení o přestupku provozovatele vozidla. Po podání odporu oznámil správní orgán I. stupně žalobci

pokračování v přestupkovém řízení a vyzval jej k seznámení se a vyjádření k podkladům rozhodnutí, čehož žalobce využil a k věci se vyjádřil přípisem ze dne 21. 10. 2024. Následně bylo vydáno rozhodnutí o přestupku, proti kterému se žalobce odvolal. O odvolání žalovaný rozhodl napadeným rozhodnutím, které je v této věci předmětem řízení před krajským soudem.

VI. Posouzení věci krajským soudem

16. Krajský soud předně posoudil splnění podmínek řízení, přičemž dospěl k závěru, že žaloba byla podána včas [§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“)], osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.) a jedná se o žalobu přípustnou (zejm. § 65, § 68, § 70 s. ř. s.).
17. V souladu s § 75 odst. 1 a 2 s. ř. s. přezkoumal krajský soud napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů, včetně řízení předcházejícího jeho vydání, přičemž soud vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu. Při zjišťování skutkového stavu krajský soud vycházel ze správního spisu předloženého žalovaným.
18. Krajský soud ve věci rozhodl v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení ústního jednání, jelikož oba účastníci s tímto postupem výslovně souhlasili a soud nepovažoval nařízení ústního jednání za nezbytné.
19. Žaloba **není důvodná**.
20. V kontextu žalobní argumentace se krajský soud nejprve zabýval tím, zda napadené rozhodnutí žalovaného obстоjí z hlediska *přezkoumatelnosti*. Nepřezkoumatelné rozhodnutí již z povahy věci nenabízí žádný prostor k úvahám o námitkách věcného charakteru směřujících proti právnímu posouzení věci.
21. Krajský soud k námitce žalobce pečlivě posoudil napadené rozhodnutí žalovaného a uvádí, že úvahy o nepřezkoumatelnosti nejsou namístě. Nepřezkoumatelnost představuje závažnou vadu rozhodnutí, v jejímž důsledku není rozhodnutí vůbec srozumitelné, příp. nelze zjistit důvody, proč správní orgán rozhodl způsobem uvedeným ve výroku. *Ani jedna z těchto situací v řešené věci nenastala.* Z napadeného rozhodnutí je jasné patrné, jak žalovaný o odvolání žalobce rozhodl, i to, jaké konkrétní důvody jej k jeho závěrům vedly. Podle ustálené judikatury správních soudů má institut nepřezkoumatelnosti své místo v případech zásadně odlišných od případu žalobce (viz zejména usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 12. 2017, č. j. 2 As 196/2016-123, či rozsudek téhož soudu ze dne 25. 4. 2013, č. j. 6 Ads 17/2013-25; všechna rozhodnutí jsou dostupná na www.nssoud.cz).

Zároveň zdejší soud připomíná, že správní řízení na obou stupních představuje jediný vzájemně se podmiňující celek, v jehož kontextu je třeba závěry správních orgánů hodnotit (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 2. 2013, č. j. 6 Ads 134/2012-47). Nejen s přihlédnutím k zásadě jednotnosti správního řízení proto krajský soud vyhodnotil napadené rozhodnutí jako zcela přezkoumatelné, a proto jej posoudil z hlediska jeho *zákonnosti*. V posuzované věci jsou účastníci ve sporu ohledně toho, jestli byly v případě žalobce splněny zákonné podmínky pro aplikaci krajní nouze ve smyslu § 24 zákona o přestupcích. Toto ustanovení zní následovně: „(1) Čin jinak trestný jako přestupek není přestupkem, jestliže jím někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem. (2) Nejde o krajní nouzi, jestliže toto nebezpečí bylo možno za

daných okolností odvrátit jinak nebo následek tímto odvracením způsobený je zřejmě stejně závažný nebo ještě závažnější než ten, který brozil, anebo byl-li ten, komu nebezpečí brozilo, povinen je snášet.“

22. K podstatě institutu krajní nouze jako jedné z okolností vylučujících protiprávnost se podrobně vyjádřil Nejvyšší správní soud např. v rozsudku ze dne 23. 6. 2011, č. j. 5 As 10/2011-111, kde judikoval, že: *„Krajní nouze je stav nebezpečí pro dva zákonem chráněné zájmy, kdy je možné chránit jeden z těchto zájmů jen tím, že se poruší nebo ohrozí zájem druhý. Střetnutí zájmů spočívá v tom, že jednomu zájmu brozí porucha, která může být odvrácena pouze poruchou druhého zájmu.“* V témže rozsudku pak tento soud rovněž dodal, že: *„Podmínky krajní nouze jsou vázány přísnými omezeními, přičemž smyslem krajní nouze je ochrana významnějšího zájmu obětováním zájmu méně významného.“*
23. Na tomto místě zdejší soud nutně připomíná, že v posuzované věci byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku provozovatele vozidla podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, kterého se provozovatel vozidla dopustí tím, že *v rozporu s § 10 odst. 3 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.* V daném případě se jedná o po vícero stránkách specifickou skutkovou podstatu, neboť odpovědnost provozovatele vozidla je objektivní, uplatní se pouze za výslovně vymezené přestupky a je subsidiární vůči přestupkové odpovědnosti řidiče (viz např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 11. 2014, č. j. 1 As 131/2014-45, či ze dne 9. 12. 2020, č. j. 2 As 303/2020-24). Hlavním důvodem pro zavedení odpovědnosti provozovatele vozidla v uvedené podobě přitom byla zejména snaha postihnout problematiku osoby blízké a zajistit, aby deliktní jednání nezjištěného řidiče nezůstalo nepotrestáno (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 10. 2015, č. j. 8 As 110/2015-46).
24. V nyní projednávané věci správní orgány argumentaci žalobce krajní nouzí v řízení o přestupku provozovatele odmítly z důvodu, že její aplikace je namísto *především* v řízení o přestupku řidiče, kdy je na bázi subjektivní právní odpovědnosti bezprostředně postihováno protiprávní jednání konkrétního řidiče. S tímto závěrem krajský soud souhlasí, neboť důvody nasvědčující existenci krajní nouze (či jiné okolnosti vylučující protiprávnost) *budou mít zpravidla svůj odraz ve skutkové realitě, tj. ve skutečnostech vztahujících se k jednání řidiče, který při řízení motorového vozidla porušil pravidla silničního provozu.* Proto budou tyto skutečnosti z podstaty věci známy povětšinou právě (a jen) řidiči, který je může uplatnit v řízení před správním orgánem ve snaze zprostit se odpovědnosti za přestupek. Z tohoto důvodu je tak úvaha správních orgánů dostatečně logická a ve výsledku také věcně zcela správná.
25. Na rozdíl od správních orgánů však zdejší soud *nezastává právní názor*, že by v řízení o přestupku provozovatele vozidla podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu byla aplikace institutu krajní nouze *naprosto vyloučena*. Jakkoliv taková situace jistě nebude zcela běžná (a ani zdejší soud se s ní v rámci rozhodovací praxe dosud nesetkal), *z výkladu právní úpravy neplyne*, že by se provozovatel vozidla nemohl zprostit své odpovědnosti za přestupek s odkazem na naplnění podmínek krajní nouze ve smyslu § 24 zákona o přestupcích. Na tomto místě krajský soud zdůrazňuje, že krajní nouze (jsou-li pro ni splněny zákonné podmínky) vylučuje protiprávnost jednání pachatele *vždy, tj. bez ohledu na to, zda je za své jednání odpovědný na bázi subjektivní či objektivní právní odpovědnosti.* Podstatou okolností vylučujících protiprávnost (vč. krajní nouze) je, že vylučují

protiprávnost (trestnost) činu jako celku, tj. nikoli jen zavinění pachatele, které je jen jedním ze znaků skutkové podstaty přestupku.

26. K tomu zdejší soud dodává, že vzhledem k tomu, že i řízení o přestupku provozovatele vozidla je potřeba chápat jako *řízení o trestním obvinění*, je i v tomto typu řízení nezbytné veškeré právní normy interpretovat v duchu zásady *in favorem rei* doplněné o princip presumpce neviny, tedy vždy upřednostnit takový způsob výkladu právní úpravy, jenž je ku prospěchu obviněného. Existuje-li proto pochybnost o tom, jestli lze v řízení o přestupku dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu ve vztahu k provozovateli vozidla uplatnit institut krajní nouze, je dle krajského soudu namístě volit takovou výkladovou variantu, jež její aplikaci umožňuje.
27. Aby však mohl být provozovatel vozidla se svou námitkou týkající se krajní nouze úspěšný, je nutné, aby se jím tvrzené skutečnosti svědčící o naplnění podmínek krajní nouze bezprostředně týkaly jeho povinnosti podle § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu, tedy povinnosti zajistit, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Podle ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu totiž není přípustné, aby provozovatel vozidla v rámci řízení o přestupku podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu na svou obhajobu uváděl skutečnosti či činil důkazní návrhy vztahující se k naplnění jednotlivých znaků skutkové podstaty přestupku řidiče. Ke zkoumání těchto znaků (k nimž judikatura tradičně řadí i krajní nouzi) je dán prostor *výhradně* v řízení o přestupku řidiče vozidla, nikoliv však již v řízení o přestupku provozovatele (srov. zejména rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 5. 2017, č. j. 3 As 114/2016-46; obdobně i rozsudek téhož soudu ze dne 28. 11. 2016, č. j. 8 As 156/2016-35).
28. V posuzované věci žalobce v řízení před správními orgány i v podané žalobě argumentoval tím, že jednal v krajní nouzi proto, že v okamžiku průjezdu zákazové dopravní značky „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ spěšně vzal svoji partnerku trpící v té době silným akutním zánětem oční rohovky do jediné toho času otevřené lékárny v Brně. Jelikož přitom nebylo možné v blízkosti lékárny bezpečně zaparkovat a zdravotní stav partnerky se rychle zhoršoval, rozhodl se žalobce partnerku vysadit přímo před vstupem do lékárny a se svým vozidlem dále popojet do prostoru zákazové dopravní značky, kde se otočil a vyčkal na příchod své partnerky tak, aby ji mohl opět bezpečně vyzvednout.
29. Z uvedeného jednoznačně vyplývá, že veškerá tvrzení, kterými žalobce odůvodňoval naplnění předpokladů krajní nouze ve smyslu § 24 zákona o přestupcích, *se týkají výhradně jednání řidiče* a jako taková by mohla mít vliv na závěr správních orgánů ohledně přestupkové odpovědnosti řidiče. Ten však v dané věci *nebyl zjištěn a přestupkové řízení tak vůči němu nebylo vůbec zahájeno*, jelikož žalobce jako provozovatel vozidla na výzvu prvostupňového orgánu totožnost řidiče nesdělil a sám prvostupňový orgán ji nezjistil ani z jiných zdrojů. Z toho důvodu byla věc přestupku neznámého řidiče usnesením odložena.
30. Krajský soud konstatuje, že již při letmém pohledu na tvrzení žalobce je *prima facie* zjevné, že tato nemají reálný potenciál ovlivnit závěry správních orgánů v otázce posouzení odpovědnosti žalobce za přestupek provozovatele vozidla podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu. Nijak totiž *nesouvisí* s porušením povinnosti provozovatele

vozidla zajistit, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích (viz § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu) a nejsou ani *cum grano salis* způsobila porušení této povinnosti žalobcem vysvětlit. V tomto ohledu tedy správní orgány zcela správně uzavřely, že žalobcem tvrzené okolnosti o naplnění předpokladů krajní nouze *ve vztahu k jednání provozovatele vozidla* nesvědčí. Námitka žalobce proto není důvodná.

31. Právě tak není důvodná ani druhá žalobcová námitka, podle které měly správní orgány *přistoupit k mimořádnému snížení pokuty za přestupek provozovatele vozidla*, jestliže žalobcem uváděné okolnosti nasvědčovaly existenci jednání řidiče v krajní nouzi.
32. Zdejší soud opětovně připomíná, že řízení o přestupku provozovatele vozidla ve smyslu § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu a o přestupku řidiče podle § 125c odst. 1 téhož zákona jsou *dvě zcela samostatná* a (s výjimkou subsidiarity) *na sobě vzájemně nezávislá* správní řízení. Předmětem řízení o přestupku dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu je přitom výhradně porušení povinnosti provozovatele vozidla, nikoliv řidiče. Už z podstaty věci proto není možné případné závěry vyslovené v jednom řízení *automaticky přenášet* do řízení druhého. Navíc, pokud je vedeno řízení o přestupku řidiče, pak již není dán s ohledem na subsidiární vztah prostor pro zahájení přestupkového řízení s provozovatelem vozidla (a naopak). V souzené věci řízení o přestupku řidiče *nikdy neproběhlo* a existence důvodů krajní nouze na straně řidiče tak *nebyla* (a ani nemohla být) správními orgány potvrzena. Ani této námitce proto krajský soud nepřisvědčil.
33. Zdejší soud tak uzavírá, že vyhodnotil závěry správních orgánů v konečném důsledku jako věcně správné a zákonné. Poněvadž žalobce v průběhu správního řízení ani v žalobě *nevedl důvody* prokazující, že *jako provozovatel vozidla* jednal v krajní nouzi, zdejší soud ve smyslu § 78 odst. 7 s. ř. s. podanou žalobu zamítl.

VII. Závěr a náklady řízení

34. Jelikož krajský soud neshledal námitky žalobce důvodnými, rozhodl o žalobě tak, že ji v plném rozsahu zamítl, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozsudku.
35. O náhradě nákladů řízení krajský soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., dle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, jenž měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce nebyl ve věci úspěšný, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení (výrok II.). Žalovanému pak v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, resp. ani náhradu nákladů řízení nepožadoval, pročez se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává (výrok III.).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení k Nejvyššímu správnímu soudu. Kasační stížnost se podává ve dvojím vyhotovení u Nejvyššího správního soudu.

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.

V Brně dne 26. srpna 2025

JUDr. Lukáš Hlouch, Ph.D. v. r.
samosoudce