

ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Radana Malíka a soudců JUDr. Petra Mikeše, Ph.D., a JUDr. Barbary Pořízkové, v právní věci žalobkyně: **AAA Auto International a.s.**, se sídlem Dopraváků 874/15, Praha 8, zast. Mgr. Jiřím Stránským, advokátem se sídlem Na Veselí 938/17, Praha 4, proti žalované: **Česká obchodní inspekce, ústřední inspektorát,** se sídlem Štěpánská 15, Praha 2, proti rozhodnutí žalované ze dne 14. 8. 2013, č. j. ČOI 89141/13/O100/2400/13/Hl/Št, v řízení o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 30. 3. 2016, č. j. 15 A 180/2013 – 78,

takto:

I. Kasační stížnost se zamítá.

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

[1] Podanou kasační stížností se žalobkyně, dříve AAA AUTO a.s. (dále jen „stěžovatelka“), domáhá zrušení v záhlaví označeného rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem (dále jen „krajský soud“), kterým byla zamítnuta její žaloba proti rozhodnutí žalované specifikovanému v záhlaví. Tímto rozhodnutím žalovaná změnila k odvolání stěžovatelky rozhodnutí inspektorátu České obchodní inspekce Ústeckého a Libereckého (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 25. 6. 2013, č. j. ČOI 74046/13/2400 R 0343/2013/Vr/Št, kterým byla stěžovatelce uložena pokuta ve výši 10 000 Kč za spáchání správního deliktu podle § 24 odst. 1 písm. a) zákona č. 634/1992 Sb., o ochraně

spotřebitele, ve znění do 31. 12. 2013 (dále jen „zákon na ochranu spotřebitele“), tedy porušení zákazu používání nekalých obchodních praktik spočívajícího v použití nepravdivého údaje při prodeji automobilu. Rozhodnutí správního orgánu I. stupně bylo změněno tak, že byly opraveny formální vady rozhodnutí a pokuta byla zvýšena na 100 000 Kč. V ostatním bylo rozhodnutí potvrzeno.

[2] Správního deliktu se měla stěžovatelka dopustit tím, že dvakrát uvedla nepravdivé údaje o vlastnostech blíže specifikovaného vozidla NISSAN Quashqai. V prvém případě šlo o uvedení stavu tachometru 86 289 km ve spojení s informací „Skutečný počet ujetých kilometrů souhlasí se stavem tachometru“, užitého na protokolu o zkušební jízdě a předání vozidla, ačkoliv bylo následně prokazatelně zjištěno, že vozidlo ujelo minimálně 173 393 km. Ve druhém případě bylo naplnění skutkové podstaty deliktu shledáno v tom, že po prvním vrácení vozidla, a tedy znalosti rozporu mezi stavem tachometru a skutečně najetými kilometry, uváděla stěžovatelka v inzerátu na svých internetových stránkách „Počet km: 92 tisíc km“ ve spojení s informací: „*V AAA AUTO si můžete být jisti, že stav tachometru odpovídá reálně najetým kilometrům*“.

[3] Krajský soud dospěl k závěru, že odpovědnost za správní delikty podle zákona na ochranu spotřebitele je objektivní odpovědností a není tedy podstatná otázka zavinění prodávajícího. Je proto nepodstatné, zda v prvém případě stěžovatelka věděla o nesouladu mezi stavem tachometru a skutečně ujetou vzdáleností. U druhého prodeje byl vůz inzerován bez jakéhokoliv upozornění na již zjištěný nesoulad. Při prodeji vozu byl sice druhý prodávající upozorněn na možnost nesouladu, ale nikoliv na to, že se jedná o jistotu nesouladu. To mohlo podstatně ovlivnit rozhodování druhého kupujícího. Podpůrně soud poukázal i na to, že vozidlo bylo zařazeno do interní skupiny B, tedy mezi vozidla, která mají najeto mezi 40 až 100 tis. km.

[4] Stěžovatelka neprokázala naplnění liberačního důvodu, který spatřovala v tom, že provedla kontrolu v databázi Autotracer společnosti Cebia, spol. s r.o. (dále jen „databáze Autotracer“). Tvrdila, že není v jejích možnostech s ohledem na počet měsíčně prodaných kusů automobilů kontaktovat přímo výrobce, importéry či autorizované servisy vozidel, to však nijak neprokázala. Velké množství prodaných vozidel nezbavuje prodejce odpovědnosti za správnost uváděných údajů. Nelze se ani spolehnout na databázi Autotracer, která sama deklaruje omezenou pravdivost jí uváděných údajů. Reklamní sdělení o tom, že stav tachometru odpovídá reálně najetým kilometrům, nemohlo být považováno za nadsázku, která by byla zřejmá průměrnému spotřebiteli. Spotřebitel nemá v podstatě možnost si tvrzení prodávajícího ověřit a musí se spolehnout na jeho dobrou pověst spojenou s legitimním očekáváním, že učinil vše, co v daném případě učinit mohl. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 10. 2015, č. j. 8 As 70/2015 – 56, ve věci GREGI, s. r. o. (dále jen „rozsudek GREGI“), nelze aplikovat, neboť šlo o situaci, kdy prodejce nenalezl ve voze servisní knížku a neinformoval tak spotřebitele o stavu tam uvedených najetých kilometrů.

[5] Závěrem krajský soud shledal uloženou pokutu přiměřenou, když tato otázka již není předmětem kasační stížnosti.

II. Obsah kasační stížnosti, vyjádření žalované

[6] Proti rozsudku podala stěžovatelka kasační stížnost, v níž namítá důvody kasační stížnosti dle § 103 odst. 1 písm. a) a b) zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“).

[7] Rozsudek GREGI je podle ní na věc aplikovatelný. Vyplývá z něj, že na informační povinnost podle § 9 odst. 1 zákona o ochraně spotřebitele je třeba nahlížet tak, aby na prodávající byly kladeny pouze požadavky, které jsou rozumné a přiměřené okolnostem. Stěžovatelka prověřovala veškeré údaje s odbornou pečlivostí, ale nic nenaznačovalo, že by stav tachometru neodpovídal skutečnému stavu najetých kilometrů. Prověřuje svou databázi, databázi Autotracer a dále provádí důkladnou fyzickou prohlídku vozidla. Není pravdou, že by se pouze spolehla na databázi Autotracer. Z databází žádné nesrovnalosti nevyplynuly a kilometrový průběh nebyl nijak neobvyklý. Na vozidle nebylo žádné viditelné opotřebení, zejména poškození čalounění, opotřebení volantu a řadící páky. Nelze po ní spravedlivě požadovat, aby před prodejem vozidlo zavezla do autorizovaného servisu a u každého vozidla si vyžádala výpis jeho servisní historie, jak obdobně dovodil Nejvyšší správní soud v citovaném rozhodnutí.

[8] Vzhledem k uvedeným způsobům prověřování vozidel si stěžovatelka může dovolit poskytovat garance na najeté kilometry, ačkoliv nelze v ojedinělých případech tuto skutečnost zjistit. V takovém případě však stěžovatelka vrací kupní cenu s ohledem na poskytnutou garanci. Jedná se však o skrytou vadu. Pokud by byly správné závěry žalované a krajského soudu, pak by bylo možné sankcionovat každého prodejce použitého zboží v případě výskytu skryté vady. Stěžovatelka tedy vynaložila veškeré oprávněně požadovatelné úsilí a prověřila veškeré údaje s odbornou pečlivostí, aby vyloučila nesoulad stavu tachometru se skutečně najetými kilometry vozidla. Žalovaná ani krajský soud neuvedly, jaké způsoby by již byly dostatečné pro závěr, že postupovala s náležitou odbornou péčí a vynaložila náležité úsilí. Jediným subjektem, který v daném období poskytoval alespoň částečně ucelené informace o kilometrovém nájezdu vozidel, byla Cebia, spol. s r.o.

[9] Není pravdou, že spotřebitel nemá prakticky žádnou možnost si tvrzení prodejce o vozidlech ověřit. Naopak, spotřebitel má identické možnosti jako stěžovatelka. Může ho důkladně prohlédnout, přivést si vlastního technika a v neposlední řadě si též vyžádat informace z databáze Autotracer.

[10] Účelem zařazení vozidel do skupin je primárně informovat zákazníka o stavu vozidla a s ohledem na tento stav mu doporučit další případnou údržbu a servisní úkony. Zařazení do skupin nic nevypovídá o tom, kolik má konkrétní vozidlo skutečně najeto kilometrů a bylo tak krajským soudem interpretováno zcela nesprávně a účelově. I vozidlo, které má najeto více kilometrů, než je uvedeno v některé ze skupin, může být vzhledem k jeho stavu zařazeno do lepší skupiny, nebo v případě mnohem horšího stavu do horší skupiny. Vozidlo bylo ve velmi dobrém stavu, nic nenapovídalo tomu, že by skutečně najeté kilometry neměly odpovídat stavu tachometru. Stěžovatelka tak neměla jediný důvod vozidlo zařadit do horší skupiny, než skupiny B.

[11] U druhého prodeje nebyla stěžovatelka schopna uvést, kolik kilometrů skutečně vozidlo ujelo. Pokud z jakéhokoli zdroje zjistí, že stav skutečně najetých kilometrů nesouhlasí se stavem na tachometru vozidla, nelze jakýmkoli způsobem objektivně zjistit, jaký je skutečný stav najetých kilometrů. Manipulací s tachometrem totiž mohlo být i větší množství a i jiný zjištěný stav může být opět vadný. Spotřebiteli proto může pouze sdělit, že má k dispozici informace, které zakládají pochybnosti o shodě stavu tachometru se stavem skutečně najetých kilometrů, což v daném případě učinila.

[12] Žalovaná ve svém vyjádření ke kasační stížnosti poukázala na to, že rozsudek GREGI řešil právně i skutkově odlišný případ. V něm byl podnikatel viněn z porušení § 9 odst. 1 zákona o ochraně spotřebitele, tedy z řádného neinformování spotřebitele o vlastnostech výrobku, zatímco stěžovatelka je viněna z porušení § 4 odst. 3 ve spojení s § 5 odst. 1 písm. a) zákona o ochraně spotřebitele, tedy z uvedení nepravdivé informace.

[13] V prvém případě spotřebitel zjistil nesoulad počtu kilometrů diagnostikou řídící jednotky a dotazem na výrobce vozidla. Pokud by stěžovatelka postupovala stejně, musela by nesoulad také zjistit. Nevynaložila tedy veškeré úsilí, které bylo možné požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila. Není podstatné, že prodává velké množství automobilů, rozsah jejího podnikání nemůže jít k tíži spotřebitelům. Pokud garantovala počet najetých kilometrů, měla mít tuto informaci dostatečně ověřenou.

[14] Možnosti spotřebitele ověřit uváděný stav skutečně ujetých kilometrů stěžovatelku nijak nezbavují odpovědnosti za správní delikt. Spotřebitel spoléhá na solidnost prodávajícího a na základě informací jím poskytnutých činí svá obchodní rozhodnutí.

[15] Z protokolu o zkušební jízdě a předání vozidla ve druhém případě vyplývá, že do skupiny C se zařazují automaticky vozidla, která splňují jednu nebo více z uvedených podmínek, mezi kterými je i nájezd nad 100 tis. km. Přesto bylo vozidlo zařazeno do kategorie B.

III. Posouzení Nejvyšším správním soudem

[16] Nejvyšší správní soud posoudil formální náležitosti kasační stížnosti a shledal, že byla podána včas, jde o rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost přípustná, a stěžovatelka je zastoupena advokátem (§ 105 odst. 2 s. ř. s.). Na základě kasační stížnosti přezkoumal napadené rozhodnutí krajského soudu v souladu s § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s., vázán rozsahem a důvody, které uplatnila stěžovatelka v podané kasační stížnosti, a dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná.

[17] Pro věc podstatná právní úprava v zákoně o ochraně spotřebitele stanoví následující. Podle § 4 odst. 3 se zakazuje užívání nekalých obchodních praktik, mimo jiné při nabízení nebo prodeji výrobků. Nekalé jsou zejména klamavé a agresivní obchodní praktiky. Podle § 5 odst. 1 písm. a) je obchodní praktika klamavá, je-li při ní užit nepravdivý údaj. Dle § 24 odst. 1 písm. a) se prodávající dopustí správního deliktu tím, že poruší zákaz používání nekalých obchodních praktik. Podle § 24b odst. 1 právnická osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila.

[18] Předně Nejvyšší správní soud předesílá, že stěžovatelka v kasační stížnosti povětšinou používá argumentaci, která se z větší části míjí s tím, co jí bylo kladeno za vinu. Podle výroku rozhodnutí správního orgánu I. stupně jí bylo kladeno za vinu, že v prvém případě uvedla v protokolu o zkušební jízdě a předání vozidla nepravdivý údaj o tom, že skutečný počet ujetých kilometrů souhlasí se stavem tachometru, tedy 86 289 km. Ve druhém případě pak to, že nepravdivý byl inzerovaný údaj o počtu najetých kilometrů ve výši 92 tis. km ve spojení se sloganem, že v AAA AUTO si můžete být jisti, že stav tachometru odpovídá reálně najetým kilometrům. Stěžovatelce tedy primárně nebylo kladeno za vinu, že spotřebitele neupozornila na rozdíl mezi stavem tachometru a skutečným počtem najetých kilometrů, ale to, že jim uváděla, že mezi stavem tachometru a skutečným počtem najetých kilometrů rozdíl není.

[19] Jedná se i o případ první kasační námitky. V rozsudku GREGI byla posuzována situace, kdy bylo prodávajícímu kladeno za vinu, že nedostatečně splnil svou povinnost podle § 9 odst. 1 zákona o ochraně spotřebitele řádně informovat spotřebitele o vlastnostech prodávaných výrobků, v daném případě o stavu najetých kilometrů prodávaného vozidla. Bylo totiž konstatováno, že jej měl informovat i o stavu kilometrů zaznamenaném v servisní knížce, kterou však prodávající před prodejem vozidla nenašel. Nejvyšší správní soud dovodil, že prodávajícímu nemohlo být kladeno za vinu, že kupujícímu nesdělil údaje obsažené v servisní knížce, o jejíž existenci nevěděl.

[20] Jak však bylo uvedeno shora, v nyní posuzované věci není stěžovatelce kladeno za vinu to, že nezjistila správný stav najetých kilometrů, ale to, že spotřebitele v obou případech informovala o tom, že skutečně najeté kilometry odpovídají stavu tachometru. To nelze vyložit jinak, než že jim tvrdila, že si je správností stavu tachometru jistá. To je samo o sobě výrazná přidaná hodnota, která ovlivňuje rozhodnutí spotřebitele takové vozidlo koupit, neboť právě s ohledem na podvody související se stáčením kilometrů může mít u nijak negarantované informace o stavu tachometru obavu, že skutečnému stavu neodpovídá. Informace o tom, že skutečný stav odpovídá stavu tachometru, se však v prvém případě později ukázala jako nepravdivá, a ve druhém případě o nepravdivosti uváděné informace dokonce stěžovatelka již věděla.

[21] Jak správně uzavřel krajský soud a stěžovatelka to ostatně nijak nerozporuje, odpovědnost za uvedený správní delikt je objektivní a tudíž její zavinění ohledně uvedení nepravdivé informace není pro vznik odpovědnosti za správní delikt podstatné. Důvody, které uvádí na svou obranu, by tedy mohly sloužit pouze jako liberační důvod podle § 24b odst. 1 zákona o ochraně spotřebitele. Musela by pak ale prokázat, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila. Tento standard je nepochybně výrazně vyšší než pouhá nevědomost o tom, že stav tachometru neodpovídá skutečnosti, což by mohlo být podstatné v případě posuzování otázky zavinění.

[22] Pokud jde o tvrzení stěžovatelky, jaké úsilí k zabránění porušení právní povinnosti vynaložila, je třeba uvést následující. Ještě v odvolání proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně na svou obranu uváděla, že neprovádí kontrolu stavu tachometru u každého vozu, protože
jí taková povinnost ze žádného zákona neplyne, a taková kontrola by pro ni byla velmi náročná. Až v žalobě uvedla, že u prodávaného vozu provedla kontrolu v databázi

Autotracer s tím, že nelze s ohledem na počet prodávaných vozidel prověřovat stav dotazem na výrobce. Teprve v řízení o kasační stížnosti přichází s tím, že navíc provedla kontrolu ve své databázi a podrobně zkoumala opotřebení vozidla.

[23] Ohledně nových tvrzení v kasační stížnosti je třeba uvést, že podle § 109 odst. 5 s. ř. s. platí, že ke skutečnostem, které stěžovatel uplatnil poté, kdy bylo vydáno napadené rozhodnutí, Nejvyšší správní soud nepřihlíží.

[24] Je tedy třeba vyjít pouze z jejího tvrzení, že provedla kontrolu v databázi Autotracer. Nejvyšší správní soud se ztotožňuje s krajským soudem, že toto prověření není možné považovat za vynaložení veškerého úsilí, které bylo možné po stěžovatelce požadovat. Sama stěžovatelka opakovaně uvedla, že tato databáze je sice nejlepší dostupná, ale ani se nelze spolehnout na správnost a úplnost uváděných údajů. To vyplývá i ze smlouvy se společností Cebia, spol. s r.o., a s ní souvisejícími všeobecnými obchodními podmínkami, ve kterých je opakovaně zdůrazněna možná nepřesnost a neúplnost databáze Autotracer. Na tuto kontrolu se tedy stěžovatelka rozhodně nemohla spolehnout jako na výrazně důvěryhodný zdroj.

[25] Navíc z výpisu ohledně daného vozidla nevyplývá žádný zaznamenaný stav tachometru, ale pouze informace, že podle aktuálních záznamů není podezření z neoprávněné změny tachometru. Což je rozdíl od rozsudku GREGI, kde databáze Autotracer obsahovala údaj o zaznamenaném stavu tachometru. Jeví se tak jako pravděpodobné, že v nyní posuzované věci databáze vůbec žádný údaj o stavu tachometru z minulosti neměla a vycházela pouze z průměrného nájezdu.

[26] Stěžovatelka nepochybně mohla vyvinout větší úsilí, aby porušení povinnosti zabránila. Nabízí se zejména několikrát zmiňovaný dotaz na výrobce, nebo diagnostika řídící jednotky, to jest ověření, která provedl po prodeji první kupující, případně podpůrně i stěžovatelkou opožděně uvedená trvzená prohlídka opotřebení vozidla či kontrola vlastní databáze. Pokud nebylo v silách stěžovatelky takové úsilí vyvinout a měla k dispozici pouze kontrolu z databáze Autotracer, pak neměla spotřebitele ujišťovat, že stav tachometru odpovídá skutečně najetým kilometrům.

[27] Proto je nepřípadná i námitka, že by mohl být takto postižen každý prodejce použitého zboží při výskytu skryté vady. Je totiž samozřejmě rozdíl, jestli takový prodejce skrytou vadu neuvede, neboť o ní neví, nebo jestli ujišťuje kupujícího, že věc skryté vady nemá, aniž má tuto okolnost dostatečně prověřenou.

[28] To, zda poskytuje spotřebitelům tzv. garanci najetých kilometrů, je otázkou soukromoprávního vztahu mezi ní a kupujícím a nemá žádný vliv na otázku naplnění skutkové podstaty správního deliktu, který jí byl kladen za vinu.

[29] Námitka týkající se stejných možností spotřebitele ověřit si stav najetých kilometrů je zavádějící. Krajský soud tuto úvahu vedl v souvislosti s námitkou týkající se údajné přípustné nadsázky v reklamním sdělení na jeho webových stránkách, že spotřebitelé si mohou být v AAA AUTO jisti, že stav tachometru odpovídá reálně najetým kilometrům. Jednalo se tedy o situaci, kdy byla stěžovatelce vytýkána nepravdivá internetová prezentace v případě druhého prodeje vozidla. V době prohlížení takové inzerce samozřejmě nemají

spotřebitelé reálnou možnost údaje uváděné prodávajícím ověřit. Tu mohou získat až při prohlídce vozu. Nad rámec je však třeba podotknout, že pokud je i při prohlídce prodávající ujistí o souladu stavu tachometru se skutečným stavem, pak by se samozřejmě měli mít možnost na takové ujištění spolehnout, což je rozdíl od situace, kdy se jim takových ujištění nedostane.

[30] Poukaz na zařazení vozidla do skupiny B učinil krajský soud pouze k podpoře toho, že v případě druhého prodeje byla informace poskytnutá stěžovatelkou pouze o možném a nikoliv jistém nesouladu stavu tachometru spotřebiteli nedostatečná. S jeho závěry se Nejvyšší správní soud zcela ztotožňuje. Jak správně upozornila žalovaná, z protokolu o zkušební jízdě a předání vozidla jasně vyplývá informace, že pro zařazení do horší kategorie postačí naplnění alespoň jedné z podmínek takové kategorie. Hned první podmínkou je u kategorií B, C i D počet najetých kilometrů, který v těchto kategoriích je více než 40 tis. km, více než 100 tis. km a více než 150 tis. km. Vozidlo by tedy mohlo být zařazeno do horší kategorie i při nižším počtu najetých kilometrů, pokud by došlo k naplnění jiné podmínky z horší kategorie (například stáří vozidla nebo technický stav), ale neplatí to opačně, jak se snaží tvrdit stěžovatelka. Při překročení uvedených hranic je podle informace poskytnuté spotřebiteli vozidlo bez dalšího zařazeno do horší kategorie. Pokud stěžovatelka prokazatelně věděla, že vozidlo má najeto více než 150 tis. km, mělo být zařazeno dokonce do kategorie D. Zcela nepřípadná je námitka, že při zařazování do kategorie nemohla s ohledem na opotřebení vozidla předpokládat, že stav tachometru neodpovídá skutečnosti. Uvedený závěr byl totiž krajským soudem učiněn ohledně druhého prodeje, kdy stěžovatelka již věděla, že stav tachometru neodpovídá skutečnosti.

[31] I poslední námitka stěžovatelky týkající se nemožnosti zjistit přesný stav najetých kilometrů je nedůvodná. To jí totiž za vinu kladeno nebylo. Výrokem rozhodnutí jí bylo kladeno za vinu, že uváděla při inzerci údaj 92 tis. km ve spojení s reklamním ujištěním, že si spotřebitel může být jist správností tohoto údaje, ačkoliv v dané době stěžovatelka s jistotou věděla, že je chybný. Pouze v rozhodnutí o odvolání v rámci odůvodnění žalovaná poukázala i na to, že na protokolu o zkušební jízdě a předání vozidla uvedla stěžovatelka u stavu tachometru „možný nesoulad“, ačkoliv měla spotřebitele informovat o zjištěném nesouladu. Tato úvaha tak byla nadbytečná, ačkoliv jí lze jen těžko co vytknout, neboť rozdíl mezi pojmy „možný nesoulad“ a „zjištěný nesoulad“ je zřejmý a není třeba k němu znát skutečný stav ujetých kilometrů.

IV. Závěr a náklady řízení

[32] Z výše uvedených důvodů Nejvyšší správní soud v souladu s § 110 odst. 1 s. ř. s. podanou kasační stížnost zamítl. O věci při tom rozhodl bez jednání postupem podle § 109 odst. 2 s. ř. s., dle kterého o kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud zpravidla bez jednání.

[33] O nákladech řízení rozhodl Nejvyšší správní soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatelka, která nemá v tomto soudním řízení úspěch, nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalované žádné náklady nevznikly. Z uvedených důvodů soud rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 19. ledna 2017

JUDr. Radan Malík
předseda senátu