

ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z JUDr. Marie Žiškové a soudců Mgr. Kamila Tojnera a JUDr. Lenky Kaniové v právní věci žalobkyně: **J. Š.**, zastoupené Mgr. Jaroslavem Topolem, advokátem se sídlem Na Zlatnici 301/2, Praha 4, proti žalovanému: **Krajský úřad Karlovarského kraje**, se sídlem Závodní 353/88, Karlovy Vary, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 2. 2016, č. j. 80/DS/16-3, v řízení o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Krajského soudu v Plzni ze dne 29. 5. 2017, č. j. 57 A 41/2016 – 38,

takto:

I. Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 29. 5. 2017, č. j. 57 A 41/2016 - 38, **se zrušuje**.

II. Rozhodnutí Krajského úřadu Karlovarského kraje ze dne 12. 2. 2016, č. j. 80/DS/16-3, a rozhodnutí Magistrátu města Karlovy Vary ze dne 1. 12. 2015, č. j. 19887/OD-P/15, **se zrušují** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.

III. Žalovaný **nemá** právo na náhradu nákladů řízení o žalobě ani o kasační stížnosti.

IV. Žalovaný **je povinen** uhradit žalobkyni náhradu nákladů řízení o žalobě a o kasační stížnosti ve výši 20.642 Kč, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám zástupce žalobkyně Mgr. Jaroslava Topola, advokáta.

Odůvodnění:

I.
Přehled dosavadního řízení

[1] Rozhodnutím Magistrátu města Karlovy Vary ze dne 1. 12. 2015, č. j. 19887/OD-P/15, byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání správních deliktů podle § 125f odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o silničním provozu"), kterých se měla dopustit tím, že jako provozovatel vozidla tovární značky Volkswagen Passat, registrační značky vozidla X, v rozporu s § 10 zákona o silničním provozu nezajistila, aby při užití vozidla na pozemních komunikacích byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Konkrétně že neznámý řidič tohoto vozidla stál na stezce pro chodce v rozporu se svislou dopravní značkou C7a „Stezka pro chodce" v ulici Závodu Míru v Karlových Varech dne 1. 4. 2015, v době od 9:10 hod. do 9:20 hod., a dne 10. 4. 2015, v době od 10:35 hod. do 11:10 hod. Dále že neznámý řidič tohoto vozidla stál dne 28. 4. 2015 v 8:30 hod. v ulici K Linhartu v Karlových Varech, přestože zde bylo stání zakázáno přenosnou svislou dopravní značkou B28 „Zákaz zastavení" s dodatkovou tabulkou E13 s textem „blokové čištění úterý 8:00 - 16:30 hod." v ulici. Za spáchané správní delikty byla žalobkyni uložena pokuta ve výši 2.000 Kč a povinnost uhradit náklady řízení.

[2] Součástí správního spisu je karta vozidla Volkswagen Passat, registrační značky X, dle které je v registru vozidel žalobkyně uvedena jako vlastník a provozovatel vozidla od 2. 4. 2015. Do 1. 4. 2015 byla jako vlastník a provozovatel v registru vozidel uvedena společnost AAA Auto a. s.

[3] Odvolání žalobkyně obsahující pouze námitku vady řízení spočívající v nezahájení řízení proti konkrétní osobě přestupce žalovaný zamítl a potvrdil rozhodnutí prvního stupně.

[4] Proti rozhodnutí žalovaného brojila žalobkyně žalobou, ve které kromě jiného namítla neprokázání přestupku ze dne 28. 4. 2015, neboť na fotografiích není uveden čas jejich pořízení, přičemž z místa odjela nejpozději v 7:50 hod. Fotografie byly pořízeny před 8:00 hod., tedy v době, kdy se zde řidiči stojících vozidel nedopouštěli přestupků. Z podkladů není zřejmé, zda uvedený čas přestupkového jednání byl určen na základě měřidla času ve fotoaparátu, telefonu a zda se jednalo o měřidlo dle § 3 odst. 1 písm. c) zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii. Ve spise absentuje podklad, kdy byla dopravní značka „blokové čistění" na dané místo umístěna. Podle žalobkyně byla dopravní značka umístěna dne 28. 4. 2015 v 8:05 hod., řidiči vozidel, kteří na místě již parkovali, se tak nevědomky dopouštěli přestupku. Oznámení o přestupku neprokazuje protiprávní jednání řidiče. Žalobkyně ve správním řízení uvedla, že v ulici K Linhartu přenosná dopravní značka „blokového čištění" nebyla. Dle oznámení o přestupku stálo vozidlo stěžovatelky v ulici K Linhartu, přitom ve spise je založena fotografie z ulice Skalní. Je tak pravděpodobné, že řidič v působnosti dopravní značky B28 vůbec nestál. Text dodatkové tabulky „blokové čištění úterý 8:00 - 16:30 hod." je nejednoznačný a v rozporu s § 15 odst. 1 písm. q) vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

[5] Krajský soud žalobu zamítl. Uvedl, že určení místa skutku deliktu stání vozidla v prostoru stezky pro chodce považuje za dostatečně konkrétní, vylučující zaměnitelnost

s jiným skutkem. Pořízená fotodokumentace prokazuje, že vozidlo stěžovatelky stálo dne 1. 4. 2015 a 10. 4. 2015 na stezce pro chodce. V registru silničních vozidel sice k 1. 4. 2015 byla jako provozovatel uvedena společnost AAA Auto a. s., avšak k danému dni byla vlastníkem vozidla stěžovatelka a to na základě kupní smlouvy ze dne 9. 3. 2015. Definici provozovatele ke dni 1. 4. 2015 naplňovaly dva subjekty – vlastník vozidla (stěžovatelka) a osoba zapsaná v registru jako provozovatel (AAA Auto a. s.). Dne 2. 4. 2015 byla již stěžovatelka v registru uvedena jako provozovatel, proto krajský soud neměl pochybnosti o tom, že provozovatelem, který odpovídá za protiprávní jednání řidiče, je stěžovatelka.

[6] Krajský soud nevyhověl námitce neprokázání zakázaného stání v ulici K Linhartu, neboť jednání řidiče bylo prokázáno fotodokumentací a výzvou pro nepřítomného řidiče, která kromě jiného obsahovala i uvedení času spáchání deliktu (8:30 hod.). Fotografie sice neobsahují údaj o času jejich pořízení, avšak byly pořízeny ve stejný časový okamžik (charakter počasí, mokrý povrch silnice po dešti). Zároveň se žalobkyně omezila jen na obecnou námitku neprokázání skutkového stavu, aniž by předestřela jinou skutkovou realitu a navrhla k tomu důkazy. Nehledě k tomu, že takto namítala teprve v žalobě. Znění dodatkové tabulky s textem „blokové čištění úterý 8:00 - 16:30 hod.“ soud nepovažoval za matoucí, zákaz se vztahoval na úterý bezprostředně následující po okamžiku osazení dopravní značky.

II.
Kasační stížnost žalobkyně a vyjádření žalovaného

[7] Proti rozsudku Krajského soudu v Plzni podala žalobkyně (dále jen „stěžovatelka”) kasační stížnost, ve které navrhuje zrušení rozsudku krajského soudu a vrácení věci k dalšímu řízení.

[8] Stěžovatelka uplatňuje kasační důvod podle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s., neboť krajský soud posoudil nesprávně otázku identifikace místa protiprávního jednání a deliktně odpovědného provozovatele za přestupkové jednání řidiče dne 1. 4. 2015. Určení místa jako „v Karlových Varech na ulici Závodu míru na stezce pro chodce, označené svislou dopravní značkou C7a“ je nedostatečné. Z takového označení nelze přezkoumat, zda se dané místo skutečně nachází v působnosti dopravní značky C7a „Stezka pro chodce“.

[9] Dle stěžovatelky nebyl skutkový stav dostatečně prokázán. Parkování na stezce pro chodce je prokázáno toliko úředním záznamem, neboť z fotografií nelze určit, že se jedná o vozidlo stěžovatelky. Zároveň zde parkující vozidlo se nenachází v působnosti dopravní značky C7a, neboť pod dopravní značkou je umístěna dodatková tabulka obsahující směr platnosti dopravní značky a to ve směru opačném, než bylo odstavené vozidlo.

[10] Stěžovatelka namítá, že není odpovědna za delikt ze dne 1. 4. 2015, protože k danému dni nebyla v registru vozidel vedena jako provozovatel, provozovatelem byla společnost AAA Auto a. s. Závěr krajského soudu o tom, že se stěžovatelka stala provozovatelem vozidla uzavřením kupní smlouvy, je v rozporu s definicí provozovatele podle § 2 písm. b) zákona o silničním provozu. Podle daného ustanovení je provozovatelem osoba, která je jako provozovatel zapsána v registru silničních vozidel jako

vlastník nebo jako osoba od něj odlišná. Novelizací zákona o silničním provozu zákonodárce se vykládá provozovatel ryze formálně, vždy jde o osobu zapsanou v registru silničních vozidel. Jiný výklad by byl zneužitelný, neboť by mohlo dojít ke zproštění odpovědnosti předložením antidatované kupní smlouvy. Protiprávní jednání za delikt ze dne 1. 4. 2015 lze přičítat pouze společnosti AAA Auto a. s., která si měla řádně střežit svá práva a požádat o provedení změny zápisu provozovatele v registru vozidel.

[11] Stěžovatelka dále uvádí, že nebylo prokázáno, že řidič vozidla dne 28. 4. 2015 nerespektoval dopravní značku B28, neboť výzva k podání vysvětlení pro nepřítomného řidiče nemá důkazní potenci prokázat dobu, kdy vozidlo v daném úseku komunikace stálo. Fotografie prokazují, že vozidlo stálo v působnosti dopravní značky, neprokazují však, kdy tomu tak bylo. Stěžovatelka přitom namítala, že s vozidlem odjela nejpozději v 7:50 hod. Zároveň nebylo prokázáno, kdy byla dopravní značka na daném místě umístěna. Dle oznámení o přestupku vozidlo stěžovatelky stálo v ulici K Linhartu, přitom ve spise je založena fotografie z ulice Skalní. Z daného vyplývá, že v ulici K Linhartu nebyla umístěna žádná dopravní značka. Krajský soud na tyto žalobní námitky nijak nereagoval, proto je jeho rozsudek nepřezkoumatelný (§ 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s.).

[12] Žalovaný ve vyjádření ke kasační stížnosti uvedl, že krajský soud se k námitkám stěžovatelky vyjádřil.

III.
Posouzení kasační stížnosti Nejvyšším správním soudem

[13] Nejvyšší správní soud posoudil zákonné náležitosti kasační stížnosti a konstatoval, že kasační stížnost byla podána včas, osobou oprávněnou, proti rozhodnutí, vůči němuž je kasační stížnost ve smyslu § 102 s. ř. s. přípustná a stěžovatel je v souladu s § 105 odst. 2 s. ř. s. zastoupen advokátem. Poté Nejvyšší správní soud přezkoumal důvodnost kasační stížnosti v souladu s § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s., v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů. Neshledal přitom vady podle § 109 odst. 4 s. ř. s., k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti.

[14] Kasační stížnost je důvodná.

IIIa. Námitka nepřezkoumatelnosti rozsudku

[15] Nejvyšší správní soud se nejprve zabýval námitkou nepřezkoumatelnosti. Za nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost lze v obecné rovině považovat zejména ta rozhodnutí, která vůbec neobsahují právní závěry vyplývající z rozhodných skutkových okolností nebo jejichž důvody nejsou jednoznačné ve vztahu k výroku. Nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů rozhodnutí pak musí být založena na nedostatku důvodů skutkových, nikoliv na dílčích nedostatcích odůvodnění soudního rozhodnutí. Musí se přitom jednat o vady skutkových zjištění, o něž soud opírá své rozhodovací důvody. Za takové vady lze považovat například ty případy, kdy soud opřel důvody rozhodnutí o skutečnosti v řízení nezjišťované, případně zjištěné v rozporu

se zákonem, nebo také případy, kdy není zřejmé, zda vůbec nějaké důkazy byly v průběhu řízení provedeny.

[16] Nedostatečné vypořádání se s žalobní námitkou krajským soudem může mít vliv na zákonnost rozsudku, a proto by mohlo být důvodem pro jeho zrušení z důvodu nepřezkoumatelnosti (§ 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s.), neboť ze zásad spravedlivého procesu mimo jiné vyplývá povinnost soudů svá rozhodnutí řádně odůvodnit, reagovat na uplatněné námitky a vysvětlit jejich případné odmítnutí. Podle § 75 odst. 2 s. ř. s. jsou soudy rozhodující ve správním soudnictví povinny přezkoumat výrok napadeného rozhodnutí v mezích žalobních bodů a učinit úsudek o skutkovém stavu dle obsahu správního spisu nebo dokazováním dle § 77 odst. 2 s. ř. s., přičemž důvodnost jednotlivých žalobních bodů jsou povinny posoudit samostatně a nemohou se omezit na pouhé konstatování, že odvolací správní orgán rozhodl správně (srovnej nález Ústavního soudu ze dne 24. 2. 2004, sp. zn. II. ÚS 242/02, a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 10. 2003, č. j. 5 A 62/2000 - 27).

[17] Přestože je třeba na povinnosti dostatečného odůvodnění rozhodnutí z hlediska ústavních principů důsledně trvat, nemůže být chápána zcela dogmaticky. Rozsah této povinnosti se totiž může měnit podle povahy rozhodnutí a musí být posuzován ve světle okolností každého jednotlivého případu. Zároveň tento závazek nemůže být chápán tak, že vyžaduje za všech okolností podrobnou odpověď na každý jednotlivý argument účastníka (srovnej např. rozsudek Evropského soudu pro lidská práva ve věci Van de Hurk v. The Netherlands, ze dne 19. 4. 1994, Series No. A 288). To by mohlo vést zejména u velmi obsáhlých podání až k absurdním a kontraproduktivním důsledkům jsoucím v rozporu se zásadou efektivity a hospodárnosti řízení. Podstatné podle názoru Nejvyššího správního soudu je, aby se krajský soud ve svém rozhodnutí vypořádal se všemi základními námitkami účastníka řízení tak, aby žádná z nich nezůstala bez náležité odpovědi. Odpověď na základní námitky však v sobě může v některých případech konzumovat i odpověď na některé námitky dílčí a související.

[18] Zároveň rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v usnesení ze dne 5. 12. 2017, č. j. 2 As 196/2016 - 123, uvedl, že aplikace kasačního důvodu nepřezkoumatelnosti rozsudku krajského soudu dle § 103 odst. 1 písm. b) s. ř. s. *„připadá v úvahu výjimečně, není-li z odůvodnění rozhodnutí krajského soudu vůbec patrno, jak soud hodnotil podstatné důvody či skutečnosti uplatněné v rámci žalobních bodů. Naopak nelze považovat za nepřezkoumatelné takové rozhodnutí krajského soudu, z jehož odůvodnění lze (byť i zohledněním celkového kontextu důvodů uvedených v odůvodnění) seznat, jaký názor krajský soud zaujal vůči důležitým skutkovým a právním otázkám podstatným pro rozhodnutí projednávané věci. Nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů nemůže být založena tím, že odůvodnění krajského soudu je pouze stručné či argumentačně chudé, popř. že krajský soud nevyvracel každý dílčí argument uplatněný účastníky (osobami zúčastněnými na řízení)... je nutné k aplikaci kasačního důvodu spočívajícího v nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů přistupovat krajně zdrženlivě. Jeho použití je namístě např. tehdy, pomine-li krajský soud podstatná skutková tvrzení opřená o obsah správního spisu či podložená důkazními návrhy, mohou-li reálně vést k přehodnocení merita věci“* (bod 29 a 30 citovaného usnesení).

[19] Stěžovatelka spatřuje nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku v tom, že se krajský soud nevyjádřil k námitce o neprokázání okamžiku a místa instalace dopravní značky B28 „Zákaz zastavení“ s dodatkovou tabulkou E13 o blokovém čištění v úterý 8:00 - 16:30 hod. (delikt ze dne 28. 4. 2015), kterou uplatnila v žalobě.

[20] Přestože stěžovatelka uvedené námitky uplatnila v žalobě (odst. 32 - 34 žaloby), krajský soud se s nimi výslovně nevypořádal, neboť své úvahy o nedůvodnosti námitky prokázání zakázaného stání dne 28. 4. 2015 omezil výhradně na prokázání doby spáchání přestupku (8:30 hod.) a srozumitelnosti dodatkové tabulky.

[21] Soud považuje námitku o místu a okamžiku umístění dopravní značky za dílčí žalobní námitku související se stěžejní námitkou neprokázání přestupku zakázaného stání dne 28. 4. 2015, tedy že nebylo prokázáno, že vozidlo stěžovatelky stálo v působnosti dopravní značky dopravní značky B28 „Zákaz zastavení“ s dodatkovou tabulkou E13 o blokovém čištění. S touto stěžejní námitkou se krajský soud řádně vypořádal s odkazem na obsah fotografií a výzvy pro nepřítomného řidiče. Výzva pro nepřítomného řidiče obsahuje identifikaci místa (K Linhartu č. p. 12) a okamžik jejího vyhotovení (8:30 hod.). Zároveň správní spis obsahuje fotografie z daného místa, které obsahují nejen zobrazení vozidla stěžovatelky, ale i dopravní značky společně s vozidlem. Na fotografiích je stejné počasí, povrch silnice je v obou případech mokrý po dešti, proto lze mít za to, že byly pořízeny ve stejný časový úsek. Fotografii dopravní značky v ulici Skalní nutno vykládat výhradně jako snahu strážníka zdokumentovat „blokovou“ povahu čištění komunikací, nikoli jako prokázání zákazu stání v ulici (zde K Linhartu) z obou stran. Tvrzení stěžovatelky v žalobě o okamžiku umístění dopravní značky v 8:05 hod. je v rozporu s jejím tvrzením o okamžiku odjezdu z místa v 7:50 hod., čemuž odpovídá závěr krajského soudu o účelovosti argumentace stěžovatelky. Absence výslovného posouzení dílčích žalobních námitek, které souvisely s námitkou stěžejní, za situace, kdy krajský soud dospěl k věcně správnému závěru (jak dále uvedeno), nezpůsobuje jeho nepřezkoumatelnost. V této souvislosti lze odkázat např. na nález Ústavního soudu ze dne 21. 12. 2004, sp. zn. II. ÚS 67/04, v němž bylo zdůrazněno, že z hlediska splnění náležitostí rozhodnutí není povinností soudu se v jeho odůvodnění speciálně vyjadřovat ke všem jednotlivým argumentům účastníka podporujícím jeho konkrétní a z hlediska sporu pouze dílčí tvrzení, pokud stanovisko k nim jednoznačně a logicky vyplývá ze soudem učiněných závěrů, zde prokázání umístění dopravní značky i okamžiku stání vozidla na základě sady fotografií a písemné výzvy pro řidiče. Námitka stěžovatelky je proto nedůvodná.

IIIb. Námitka nedostatečné specifikace místa spáchání přestupku na stezce pro chodce

[22] Nejvyšší správní soud se ve své judikatuře opakovaně vyjádřil k námitce nedostatečné specifikaci místa spáchání správního deliktu. V rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 5. 2017, č. j. 3 As 114/2016 - 46, konstatoval: „*Pro účely podřazení skutku pod skutkovou podstatu nedovoleného parkování je nutné vymezit místo spáchání přestupku tak, aby bylo najisto postaveno, jaký režim parkování byl v místě, kde vozidlo parkovalo. Bylo by proto nedostatečné, pokud by místo spáchání skutku ve správním rozhodnutí bylo vymezeno pouhým odkazem na název ulice, bez současného prokázání ve správním řízení, že by ulice obsahovala zpoplatněná stání po celé délce (...) Toto bližší určení však nemusí mít pouze formu označení č. p. domu, před nímž k nedovolenému stání došlo, GPS souřadnic místa apod. Dostatečná specifikace naplnění znaků přestupku stanovených v zákoně*

o silničním provozu, jakožto nezbytné součásti vymezení skutkové podstaty správního deliktu provozovatele vozidla, může být učiněna i odkazem na dopravní značení, které nebylo respektováno. Tak Nejvyšší správní soud například v rozsudku ze dne 21. 12. 2016, č. j. 1 As 247/2016 - 30, konstatoval, že místo spáchání skutku bylo dostatečně určitě vymezeno v případě, že označení ulice v konkrétním městě bylo doplněno slovy, že „provozované vozidlo ponechal neznámý řidič stát v rozporu se svislou dopravní značkou IP 13b ‚Parkoviště s parkovacím kotoučem', když s vozidlem stál na tomto parkovišti.“ Z vymezení skutku ve výroku bylo proto zřejmé, jaký režim parkování platil na místě, kde vozidlo stálo. Na základě takového popisu se nelze domnívat, že skutek, o kterém bylo rozhodnuto, mohl spočívat ve stání na nezpoplatněném místě.“ V citovaném rozsudku shledal soud jako dostatečné označení ulice ve spojení s dopravní značkou. V nyní posuzovaném případě má soud za to, že výrok rozhodnutí splňuje požadavky stanovené zákonem a judikaturou. Místo spáchání přestupku dne 1. 4. 2015 a 10. 4. 2015 je určeno dostatečně určitě názvem ulice, její částí (stezka pro chodce) a dopravní značkou (dopravní značka C7a). Závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 9. 2015, č. j. 2 As 111/2015 - 42, nelze v dané věci aplikovat pro odlišný skutkový stav, neboť v tam určeném místě přestupku (ulice Jiráskova v Pardubicích) byl různý režim placeného i neplaceného parkování.

IIIc. Námitka neprokázání zakázaného stání dne 1. 4. 2015 a 10. 4. 2015

[23] Parkování vozidla stěžovatelky na stezce pro chodce bylo dle krajského soudu prokázáno oznámením o přestupku a pořízenou fotodokumentací. Z fotografií je zcela patrné, že vozidlo na fotografiích je identické, jde o Volkswagen Passat s registrační značkou X, tedy vozidlo stěžovatelky. Nelze požadovat, aby jakákoliv fotografie ve správním spisu obsahovala všechny rozhodné údaje. Jedna fotografie obsahuje vozidlo zepředu s registrační značkou a s blízkým okolím. Druhá fotografie obsahuje vozidlo z boku, tedy bez SPZ, avšak na identickém místě, a zároveň prokazuje umístění dopravních značek. Závěr krajského soudu o prokázání parkování vozidla stěžovatelky na místě přestupku je správný. Z fotografií je patrné, že vozidlo stěžovatelky stálo za svislými dopravními značkami umístěnými na sloupku. Na sloupku byly umístěny pod sebou dvě svislé příkazové dopravní značky a to dopravní značka C7a „ Stezka pro chodce“ a C9a „Stezka pro chodce a cyklisty“. Pod dopravní značkou C9a byla dodatková tabulka E8a „Začátek úseku směr vpravo“. Svislé příkazové dopravní značky ukládají účastníku provozu na pozemních komunikacích příkazy (§ 63 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu) a dodatkové tabulky zpřesňují, doplňují nebo omezují význam dopravní značky, pod kterou jsou umístěny (§ 63 odst. 1 písm. f) téhož zákona). Dodatková tabulka E8a tak určila začátek úseku platnosti pouze značky, pod níž byla umístěna, tedy pouze značky C9a. Platnost dopravní značky C7a tak byla podle § 6 odst. 1 vyhlášky ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, dána pro celou pozemní účelovou komunikaci, na které stálo vozidlo stěžovatelky. Přitom dopravní značka C7a přikazuje chodcům užít v daném směru takto označeného pruhu nebo stezky. Jiným účastníkům provozu na pozemních komunikacích, než pro které jsou tento pruh nebo stezka určeny, je jejich užívání zakázáno, pokud není stanoveno jinak (příloha 3 prováděcí vyhlášky č. 30/2001 Sb.). Kasační námitka ani v této části není důvodná.

IIId. Námitka neprokázání zakázaného stání dne 28. 4. 2015

[24] Důvodná není ani námitka, že správní orgán čerpal veškerá skutková zjištění o stání vozidla stěžovatelky v ulici V Linhartu pouze z výzvy pro „nepřítomného pachatele dopravního přestupku“, kterou stěžovatelka shledává jako důkazní prostředek s nedostatečnou důkazní potencí. Tato výzva nepředstavovala jediný ani klíčový důkaz o spáchání přestupku řidiče, nýbrž se jedná o důkaz shrnující okolnosti zjištěné ostatními důkazními prostředky a to pořízenou fotodokumentací. Obdobně se s námitkou vypořádal i krajský soud na str. 17 napadeného rozsudku. Nejvyšší správní soud pro úplnost dodává, že použití úředního záznamu, za který považuje i výzvu pro neznámého přestupce, pouze jako podpůrného důkazu ve spojení s dalšími důkazními prostředky, které jsou pro věc rozhodné, není v rozporu s právním názorem Nejvyššího správního soudu uvedeným v rozsudku ze dne 22. 1. 2009, č. j. 1 As 96/2008 - 115, v němž je uvedeno, že *„úřední záznam jako jednostranný úkon správního orgánu sám o sobě nemůže obstát“*. V rozsudku ze dne 6. 1. 2016, č. j. 2 As 217/2015 - 47, Nejvyšší správní soud konstatoval, že v situaci, kdy *„již v samotném správním řízení správní orgány opatří takovou sadu důkazů, jež s ohledem na povahu věci sama o sobě s dostatečnou přesvědčivostí vede k závěru, že obviněný se příslušného přestupku dopustil*“ a žalobci se nepodaří *„účinně zpochybnit věrohodnost nebo dostatečnost správními orgány provedených důkazů*“, nemůže být v řízení před správními soudy úspěšný. Právě o takovou situaci jde v nyní projednávané věci. Stěžovatelka teprve před soudem napadla skutková zjištění, že předmětný úsek byl osazen tvrzeným dopravním značením. Provedené důkazy však zpochybnila pouze tvrzením, že nebylo možné použít jako důkaz výzvu neznámému řidiči. Stěžovatelka nijak nesměřovala konkrétní námitky vůči zasahující městské policii, nejsou tak dány pochybnosti o okamžiku a místu spáchání přestupku, který je prokázán fotografiemi pořízenými městskou policií. Úvaha stěžovatelky o tom, že dopravní značka B28 byla umístěna teprve daný den, krátce před pořízením fotografie, je pouze obecnou spekulativní námitkou, která neodpovídá účelu daného dopravního omezení, tedy vytvořit podmínky pro čistění komunikace v dané lokalitě. Nehledě k tomu, že není v pravomoci městské policie rozhodovat o umístění dopravní značky. Zároveň je z fotografií patrné, že v dané ulici stálo pouze vozidlo stěžovatelky, ačkoliv povaha zástavby a omezené možnosti parkování předpokládají vysoký výskyt parkujících vozidel na vozovce komunikace ulice K Linhartu. Lze se tak zcela ztotožnit se závěry krajského soudu, že doba parkování vozidla stěžovatelky je prokázána sadou fotografií a výzvou pro nepřítomného řidiče. Na základě těchto listin mohl správní orgán bez důvodných pochybností dovodit naplnění skutkové podstaty přestupku řidiče vozidla stěžovatelky.

IIIe. Námitka určení provozovatele vozidla

[25] Registr silničních vozidel (dále jen „registr vozidel“) má výhradně evidenční povahu, zápis změny vlastníka v registru nemá konstitutivní účinky. *„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* (rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 20. 9. 2017, č. j. 22 Cdo 5330/2015-193)“. K převodu vlastnického práva u movitých věcí dochází samotnou účinností kupní smlouvy, stěžovatelka se stala vlastníkem na základě kupní smlouvy ze dne 9. 3. 2015 a převzetím vozidla, nikoli změnou evidence vlastníka v registru vozidel. Nabytí vlastnického práva dle

kupní smlouvy stěžovatelka nečinila sporným. Pouze namítala, že provozovatelem je výhradně subjekt uvedený v registru vozidel.

[26] Zákon o silničním provozu definuje provozovatele vozidla jako *vlastníka nebo jinou osobu, která je jako provozovatel zapsána v registru silničních vozidel* podle zákona č. 56/2001 Sb., *a nebo obdobné evidenci jiného státu* [(§ 2 písm. b) zákona o silničním provozu)].

[27] Krajský soud vyložil § 2 písm. b) zákona o silničním provozu striktně dle jazykového výkladu, dle kterého je provozovatelem ve smyslu tohoto zákona provozovatel uvedený v registru nebo vlastník bez ohledu na skutečnost, zda je jako vlastník evidován v registru silničních vozidel. Jazykový výklad sice nasvědčuje tomu, že vlastník vozidla je jeho provozovatelem bez ohledu na evidenční stav, neboť druhá část věty ustanovení § 2 písm. b) zákona o silničním provozu se vztahuje výhradně k osobě provozovatele v užším slova smyslu. Nelze však zcela vyloučit, že druhá část věty se vztahuje také k vlastníkovi, tedy že provozovatelem je vlastník uvedený v registru vozidel. Nejvyšší správní soud má za to, že výklad daného ustanovení nelze omezit na jeho gramatický význam, nýbrž je nutné jej podrobit také výkladu systematickému a teleologickému. Jazykový výklad ustanovení § 2 písm. b) zákona o silničním provozu totiž není zcela jednoznačný.

[28] Definice provozovatele vozidla je dále uvedena v § 2 odst. 15 zákona č. 56/2011 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. (dál jen „zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích“), dle kterého *je provozovatelem silničního vozidla osoba, která je v registru silničních vozidel zapsána jako vlastník tohoto vozidla, není-li jako jeho provozovatel v registru silničních vozidel zapsána jiná osoba.* Registr vozidel obsahuje evidenci silničních vozidel, jejich vlastníků a provozovatelů. V registru silničních vozidel se uvádí údaje o vlastníkovi a provozovateli, není-li totožný s vlastníkem (§ 4 odst. 1 písm. a), odst. 2 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích). Pouze v případě, že vlastník vozidlo neužívá pro sebe, je v registru uveden kromě vlastníka také provozovatel, jehož právo vozidlo užívat je odvozeno od jiného právního titulu než od vlastnického práva.

[29] Podle zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích je provozovatelem vlastník uvedený v registru vozidel, bez ohledu na to, zda je skutečně vlastníkem. Pokud je však v registru vozidel uveden vlastník i provozovatel vozidla, odlišný od vlastníka, potom je provozovatelem fyzická nebo právnická osoba uvedená v registru vozidel jako provozovatel. Určení provozovatele ve smyslu zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích je tak dáno výhradně evidenčním stavem v registru vozidel, nikoli skutečným (právním) stavem.

[30] Současná definice provozovatele podle zákona o silničním provozu i podle zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích je stanovena novelou č. 239/2013 Sb. (dále také „novela“). Důvodová zpráva k návrhu novelizace definice provozovatele v zákoně o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích uvádí, že „*v souvislosti se změnou úpravy registrace silničních vozidel se upravuje nepřesná definice provozovatele vozidla. Zejména dochází k odstranění souhlasu vlastníka se zápisem*

osoby jaké provozovatele z definice, neboť se jedná o podmínku zápisu, nikoli o definiční znak. Provozovatel se tak důsledně vymezuje jako osoba zapsaná jako provozovatel v registru silničních vozidel, a není-li taková osoba v registru zapsána, je provozovatelem vlastník. Pro určení provozovatele (na rozdíl od vlastníka) má tedy zápis do registru konstitutivní charakter (k bodu 6 čl. I zvláštní části důvodové zprávy - § 2 odst. 15 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích)". K navržené změně definice provozovatele v zákoně o silničním provozu v § 2 písm. b) důvodová zpráva uvádí, že „*záměrem změny definice provozovatele vozidla je, aby za provozovatele vozidla ve smyslu zákona o silničním provozu byl považován subjekt zapsaný jako provozovatel vozidla v registru silničních vozidel, a není-li takový subjekt, pak se provozovatelem vozidla rozumí vlastník silničního vozidla. Pokud by se změnila definice provozovatele vozidla v zákoně č. 56/2001 Sb., jak je navrhováno, a přitom nedošlo k obdobné úpravě definice provozovatele v zákoně o silničním provozu, nebyl by zajištěn jednotný výklad, respektive by bylo možné při projednávání správního deliktu podle zákona o silničním provozu předpokládat v případě, kdy by odpovědným dle právní úpravy byl provozovatel vozidla, ze strany přestupce jednání in fraudem legis* (čl. IV důvodové zprávy)." Cílem novelizace bylo posílit vypovídací hodnotu registru vozidel, aby odpovídal skutečnému stavu, tedy komu skutečně svědčí právo k vozidlu. Zároveň návrh změny zákona reagoval na dříve provedenou novelizaci zákona o silničním provozu novelou č. 297/2011 Sb., kterou byla zavedena objektivní odpovědnost provozovatele za správní delikt (viz důvodová zpráva k novele č. 239/2013 Sb.: „*Cílem hledaného řešení musí být odstranění nežádoucího stavu, kdy určitá část silničních vozidel evidovaných v registru silničních vozidel (nevyřazených ať už dočasně či trvale z registru) se nachází ve výše popsaném přechodném stavu „polopřevodu", tedy nedokončeného převodu vozidla, kdy není zřejmé, kdo je skutečným vlastníkem vozidla a jako vlastník či provozovatel vozidla je v registru nadále vedena osoba dřívějšího vlastníka (jež zůstane v registru zapsána až do doby „přihlášky" nového vlastníka (provozovatele) a obecně změnit způsob vedení registru vozidel a zápisu do něj tak, aby zejména údaje o vlastnících a provozovatelích silničních vozidel aktuálně provozovaných vozidel odpovídaly skutečnosti, a to i s ohledem na nedávno přijatou novelu zákona č. 361/2000 Sb., jež v úpravě navržené s ohledem na řešení problematiky výmluvy na „osobu blízkou" počítá s odpovědností osoby provozovatele vozidla za správní delikt, pokud není zjištěn skutečný pachatel přestupku na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.").* Navržená změna definice provozovatele je shodná s přijatým zněním § 2 odst. 15 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a § 2 písm. b) zákona o silničním provozu.

[31] Z důvodové zprávy je patrné, že záměrem změny definice provozovatele v zákoně o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích i v zákoně o silničním provozu byl jednotný výklad daného pojmu pro oba zákony. Ostatně odlišná definice téhož pojmu v jedné oblasti práva je krajně nevhodným prostředkem tvorby zákonů, který působí destruktivně při následné aplikaci a výkladu zákonů. Pokud je však takový rozpor dán racionálními důvody, nelze jej zcela vyloučit. V posuzované věci jde o výklad pojmu stanoveného v zákonech, které jsou zcela provázané, neboť upravují shodnou oblast (předpoklady pro provoz vozidel na pozemních komunikacích a samotný provoz vozidel na komunikacích). Nelze proto připustit odlišný výklad pojmu provozovatele dle zákona o silničním provozu a zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, neboť k tomu nejsou dány racionální důvody.

[32] Novelou č. 239/2013 Sb. bylo změněno původní znění § 2 písm. b) zákona o silničním provozu, dle kterého *provozovatel vozidla je vlastník vozidla nebo jiná fyzická nebo právnická osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem.* Dále byla provedena změna § 2 odst. 16 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, dle kterého *provozovatelem silničního vozidla registrovaného v registru silničních vozidel České republiky se rozumí fyzická osoba s místem trvalého pobytu nebo s místem povoleného pobytu v České republice nebo právnická osoba se sídlem v České republice, která vlastním jménem provozuje silniční vozidlo a je současně vlastníkem silničního vozidla a nebo je vlastníkem silničního vozidla oprávněna k provozování silničního vozidla.* Východiskem předchozí zákonné definice provozovatele v obou zákonech bylo, kdo skutečně provozuje vozidlo jako své vlastní nebo na základě jiného právního titulu (např. nájemní smlouva, leasingová smlouva). Oproti předchozí zákonné úpravě je nyní faktický stav zcela nerozhodný, nově je východiskem stav evidovaný, jestliže § 2 odst. 15 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích hovoří *o zapsaném vlastníkovi* nebo *zapsané jiné osobě* a § 2 písm. b) zákona o silničním provozu *o zapsání v registru*. Ze znění § 2 písm. b) zákona o silničním provozu však není zcela zřejmé, zda je evidenční prvek definice provozovatele dán také u vlastníka vozidla.

[33] Provozovatelem vozidla v širším slova smyslu je osoba takto zapsaná v registru silničních vozidel, není-li zároveň vlastníkem vozidla. Za provozovatele se považuje také vlastník vozidla. K postavení vlastníka jako provozovatele se důvodová zpráva omezuje na konstatování, že provozovatelem je vlastník bez další specifikace, zda vlastníkem je osoba, které svědčí vlastnické právo nebo osoba evidovaná v registru silničních vozidel jako vlastník. Výklad definice provozovatele v důvodové zprávě je však uveden pro oba zákony zcela identicky, což odpovídá záměru jednotné definice provozovatele. A jak výše uvedeno, výklad pojmu provozovatele podle zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích je jednoznačný.

[34] Účelem změny zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích novelou č. 239/2013 Sb. bylo zejména posílení postavení registru silničních vozidel prostřednictvím stanovení lhůt k podání návrhu na změnu zde evidovaných údajů, vytvoření jednotného registru silničních vozidel a také stanovení pravidel vedení registru. Východiskem novelizace byla změna zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, a proto i východiskem pro výklad shodného pojmu provozovatel v zákoně o silničním provozu a v zákoně o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích je jeho výklad definovaný v zákoně o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Zejména pokud takový výklad odpovídá systematice další části zákona o silničním provozu a je v souladu s účelem zákonné úpravy objektivní deliktní odpovědnosti provozovatele vozidla.

[35] Zákonodárce konstituováním objektivní deliktní odpovědnosti provozovatele (§ 125f zákona o silničním provozu) čelil stavu nadužívání práva odepřít výpověď s odkazem na osobu blízkou. Zároveň tímto zákonodárce reagoval na využívání automatických technických prostředků při zjišťování porušení pravidel silničního provozu. Cílem zakotvení objektivní odpovědnosti provozovatelů vozidel v právním řádu bylo zajistit účinnou bezpečnost silničního provozu, aniž by část protiprávního jednání řidičů zůstala nepotrestána, a také aby trestání takových přestupků nepřineslo nepřijatelnou zátěž pro příslušné správní orgány. Součástí objektivní deliktní odpovědnosti

provozovatele je i zformalizované určení osoby deliktně odpovědné, jejíž vztah k protiprávnímu jednání řidiče je oslaben, jakkoli lze presumovat, že ve většině případů je osoba řidiče-přestupce identická s osobou provozovatele. Účelu předcházející změny zákona o silničním provozu, která zakotvila objektivní deliktní odpovědnost provozovatele vozidla, proto odpovídá takový výklad pojmu provozovatele, dle kterého je rozhodujícím evidovaný stav v registru vozidel.

[36] Zároveň tento výklad odpovídá smyslu registru silničních vozidel, neboť evidence vozidel a jejich provozovatelů není bezúčelná. Existence evidence silničních vozidel a jejich provozovatelů je dána nebezpečnou povahou provozu vozidel, jejichž výrobní konstrukce je způsobilá zapříčinit újmu na zdraví nebo na majetku ostatních účastníků silničního provozu. Vysoká mobilita vozidel tak vyžaduje zajištění relevantního zdroje informací o provozovateli vozidla nejen pro orgány veřejné správy, ale i pro ostatní účastníky provozu. Je tak dán veřejný zájem, aby evidovaný stav v registru silničních vozidel odpovídal stavu skutečnému.

[37] Dále soud posoudil otázku „duality provozovatele“, ke které krajský soud uvedl, že provozovatelem je skutečný vlastník i registrovaný provozovatel. Otázka „duality“, jak dále uvedeno, má totiž význam pro výklad pojmu provozovatele.

[38] Zákon o silničním provozu sice uvádí, že provozovatelem vozidla je jeho vlastník nebo jiná v registru uvedená osoba provozovatele, nelze však přijmout závěr, že vozidlo má dva provozovatele. Jednoho na základě vlastnického práva a druhého na základě jiného odvozeného práva. Spojka „nebo“ v § 2 písm. b) zákona o silničním provozu není uvedena ve významu slučujícím, nýbrž vylučujícím. Tedy že provozovatelem je vlastník nebo registrovaný provozovatel, nikoli oba dva. Takový výklad vylučuje nepřípustné diskreční oprávnění správního orgánu „vybírat“ deliktně odpovědnou osobu z dvojice subjektů – vlastník a registrovaný provozovatel.

[39] Ustanovení § 2 odst. 15 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích stanoví jednoznačně prioritu registrovaného provozovatele (viz. *…je…vlastník tohoto vozidla, není-li jako jeho provozovatel…zapsána jiná osoba).* Je-li naplněna hypotéza registrovaného provozovatele odlišného od vlastníka, nelze pokračovat v aplikaci předchozí části ustanovení § 2 odst. 15 o vlastníkovi vozidla. Provozovatelem vozidla je takto zapsaná osoba v registru vozidel, a pokud v registru vozidel není uveden provozovatel, je provozovatelem v širším slova smyslu zde uvedený vlastník vozidla. Pořadí deliktně odpovědných osob odpovídá vztahu daných osob k předmětu deliktu – k provozu vozidla. Pokud vlastník přenechal vozidlo registrovanému provozovateli, aby vozidlo užíval, jeho dispoziční oprávnění vozidlo užívat je natolik realizováno jinou osobou, že mu nelze klást k tíži, že neplní povinnosti stanovené v § 10 a § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu. Je-li vlastník zároveň registrovaným provozovatelem (takový duplicitní evidenční stav by však měl být v rozporu s § 4 odst. 2 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích), své právo vozidlo užívat také zcela realizuje, a proto je provozovatelem v širším slova smyslu.

[40] Právní řád je nutno vykládat tak, aby odpovídal rozumnému uspořádání věcí. Pokud gramatický výklad právní normy je v rozporu s teleologickým výkladem normy

(tj. výkladem sledujícím účel právní úpravy), je nutno dát přednost výkladu dle účelu, který je právní normou sledován. K otázce napětí mezi doslovným a teleologickým výkladem se Ústavní soud vyslovil v řadě nálezů, příp. stanovisek (viz stanovisko sp. zn. Pl. ÚS-st-1/96 ze dne 21. 5. 1996, nález sp. zn. Pl. ÚS 33/97 ze dne 17. 12. 1997). Výchozí tezi v této souvislosti zformuloval přitom v nálezu sp. zn. Pl. ÚS 33/97. Konstatoval, že neudržitelným momentem používání práva je jeho aplikace, vycházející pouze z jazykového výkladu; jazykový výklad představuje toliko prvotní přiblížení se k aplikované právní normě, je východiskem pro objasnění a ujasnění si jejího smyslu a účelu (k čemuž slouží i řada dalších postupů, jako logický a systematický výklad, výklad e ratione legis atd.). V nálezu sp. zn. Pl. ÚS 21/96 ze dne 4. 2. 1997 uvedl: „*Soud není absolutně vázán doslovným zněním zákonného ustanovení, nýbrž se od něj smí a musí odchýlit v případě, kdy to vyžaduje ze závažných důvodů účel zákona, historie jeho vzniku, systematická souvislost nebo některý z principů, jež mají svůj základ v ústavně konformním právním řádu jako významovém celku. Je nutno se přitom vyvarovat libovůle; rozhodnutí soudu se musí zakládat na racionální argumentaci*.“

[41] Dostane-li se jazykový výklad do rozporu s účelem normy (teleologickým výkladem), je nutno preferovat výklad teleologický. Na základě výše uvedených úvah soud dospěl 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.

[42] 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. V dané věci tomu však nebylo, neboť jako vlastník byl v registru silničních vozidel v době spáchání prvního deliktu uveden původní vlastník, žalobkyně byla v registru uvedena jako vlastník den poté. Okolnosti změny údajů v registru silničních vozidel tak nezakládají účelový postup původního a nového vlastníka vozidla.

[43] Soud si je vědom zvýšených nároků při převodu vlastnického práva k vozidlu, jestliže okamžik změny údajů v registru vozidel není zcela v dispozici prodávajícího a kupujícího, ale je také ovlivněn organizací práce příslušných úřadů. Soud však shledává obecnou aplikovatelnost § 2900 občanského zákoníku o generální prevenční povinnosti, proto postavení původního vlastníka vozidla není zcela bez ochrany proti protiprávnímu jednání nového vlastníka, nehledě k možnosti smluvního ujednání mezi stranami v případě deliktní odpovědnosti dosud evidovaného provozovatele, který již nedisponuje vozidlem.

[44] V posuzované věci tak nebyla dána deliktní odpovědnost stěžovatelky za přestupkové jednání řidiče dne 1. 4. 2015, neboť k danému dni nebyla provozovatelem vozidla, jehož řidič se dopustil přestupku zákazu stání na stezce pro chodce. Dne 1. 4. 2015 byla v registru vozidel uvedena jako vlastník i jako provozovatel společnost

AAA Auto a. s., která je proto dle § 125f zákona o silničním provozu deliktně odpovědná za jednání řidiče téhož dne.

IV.
Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

[45] Nejvyšší správní soud shledal kasační stížnost důvodnou, a proto rozsudek krajského soudu zrušil v celém rozsahu, neboť žalovaný uložil stěžovatelce za správní delikty ze dne 1. 4. 2015, 10. 4. 2015 a 28. 4. 2015 úhrnný trest, pokutu ve výši 2.000 Kč (§ 110 odst. 1 s. ř. s.). Protože již v řízení před krajským soudem byly důvody pro zrušení správních rozhodnutí vydaných v prvním i v druhém stupni, rozhodl soud tak, že za použití § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. současně zrušil i tato ve výroku označená rozhodnutí a věci vrátil žalovanému k dalšímu řízení (§ 78 odst. 3 a 4 s. ř. s.). Zruší-li Nejvyšší správní soud i rozhodnutí správního orgánu a vrátí-li mu věc k dalšímu řízení, je tento správní orgán vázán právním názorem vysloveným Nejvyšším správním soudem ve zrušovacím rozhodnutí (§ 110 odst. 2 s. ř. s. ve spojení s § 78 odst. 5 s. ř. s.).

[46] Nejvyšší správní soud rozhodl o nákladech celého soudního řízení, neboť jeho rozhodnutím se soudní řízení o žalobě ukončeno. Ve vztahu k výsledku soudního řízení je nutno posuzovat procesní úspěšnost účastníků řízení. Podle § 60 odst. 1 s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s. má úspěšný žalobce právo na náhradu důvodně vynaložených nákladů proti účastníkům řízení, kteří úspěch ve věci neměli. Z tohoto pohledu je nutno za úspěšného účastníka považovat stěžovatelku, neboť se v průběhu celého řízení domáhala zrušení rozhodnutí správních orgánů; naopak žalovaný měl v řízení zájem na zachování rozhodnutí správních orgánů.

[47] Stěžovatelka byla v řízení u krajského soud zastoupena advokátem, proto ji kromě uhrazeného soudního poplatku ve výši 3.000 Kč naleží náhrada nákladů spočívající v odměně advokáta za dva úkony právní služby podle § 11 odst. 1 písm. a), d), g) vyhlášky Ministerstva spravedlnosti č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif) - převzetí právního zastoupení, podání žaloby. Podle § 7 bodu 5 ve spojení s § 9 odst. 4 písm. d) advokátního tarifu činí výše odměny za jeden úkon právní služby 3.100 Kč (2 x 3.100 = 6.200). Náhrada hotových výdajů pak dle § 13 odst. 3 advokátního tarifu tvoří 300 Kč za každý úkon (2 x 300 = 600). Odměna advokáta tak činí 6.800 Kč, advokát je plátcem DPH, odměna je tak celkem 8.228 Kč. Spolu se zaplaceným soudním poplatkem stěžovatelce vznikly náklady ve výši 11.228 Kč.

[48] Náklady řízení o kasační stížnosti spočívají v zaplaceném soudním poplatku ve výši 5.000 Kč a odměně advokáta. Ta je tvořena odměnou 3.100 Kč za jeden úkon právní služby dle § 11 odst. 1 písm. d) advokátního tarifu (sepsání kasační stížnosti) a paušální náhradou hotových výdajů ve výši 300 Kč. Odměna advokáta činí 3.400 Kč, s 21 % DPH je v celkové výši 4.114 Kč. Společně s uhrazeným soudním poplatkem stěžovatelce vznikly náklady řízení o kasační stížnosti ve výši 9.414 Kč.

[49] Žalovaný je proto povinen stěžovatelce uhradit náklady řízení o žalobě i kasační stížnosti ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku, a to ve výši 20.642 Kč k rukám zástupce stěžovatelky.

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

V Brně dne 28. února 2018

JUDr. Marie Žišková
předsedkyně senátu