



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Mgr. Aleše Roztočila a soudců Mgr. Petry Weissové a JUDr. Jiřího Pally v právní věci žalobkyně: **MAMA CAR a.s.**, se sídlem Kunratická spojka 1169/1, Praha 4 - Kunratice, zast. Mgr. Zuzanou Čumpelíkovou, advokátkou, se sídlem Kudeřínkové 1103/11a, Praha 4, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 9. 2015, č. j. 12/2015-150-SPR/3, v řízení o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 31. 5. 2017, č. j. 11 A 206/2015 - 33,

t a k t o :

- I. Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 31. 5. 2017, č. j. 11 A 206/2015 – 33, **se zrušuje.**
- II. Rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 9. 2015, č. j. 12/2015-150-SPR/3, **se zrušuje** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.
- III. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobkyni na nákladech řízení o žalobě celkem 9.800 Kč k rukám zástupkyně žalobkyně, Mgr. Zuzany Čumpelíkové, advokátky, a to do jednoho měsíce od právní moci tohoto rozsudku.
- IV. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobkyni na nákladech řízení o kasační stížnosti celkem 8.400 Kč k rukám zástupkyně žalobkyně, Mgr. Zuzany Čumpelíkové, advokátky, a to do jednoho měsíce od právní moci tohoto rozsudku.

O d ů v o d n ě n í :

I.

[1] Žalobkyně koupila na základě kupní smlouvy ze dne 9. 10. 2009 osobní automobil Citroën C4 Picasso, RZ X, VIN X (dále jen „vozidlo“). V roce 2009 koupil vozidlo od žalobkyně Ing. J. M., který vozidlo v pozici vlastníka registroval v registru silničních vozidel. Ing. J. M. později prodal vozidlo J. Š. J. Š. jako vlastníka podal žádost o registraci vozidla, které nebylo vyhověno, jelikož vozidlo bylo vedeno v Schengenském informačním systému jako vozidlo ztracené/ukradené nebo získané podvodným způsobem. J. Š. proto od kupní smlouvy odstoupil,

a vozidlo se tak stalo opět majetkem Ing. J. M. Ten po neúspěšném pokusu o registraci vozidla z důvodu záznamu v Schengenském informačním systému uzavřel s žalobkyní dohodu o narovnání, podle níž se vozidlo vrátilo do vlastnictví žalobkyně.

[2] Dne 18. 10. 2012 podala žalobkyně na Magistrátu hl. m. Prahy přihlášku k registraci vozidla do registru silničních vozidel, které rozhodnutím ze dne 22. 7. 2013, č. j. MHMP 1361444/2012, nebylo vyhověno. Proti tomuto rozhodnutí žalobce podal odvolání. Žalovaný rozhodnutím ze dne 30. 11. 2013, č. j. 29/2013-150-SPR/3, rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy zrušil a věc mu vrátil k novému projednání. Vytkl mu nedostatky odůvodnění rozhodnutí. Uvedl, že z prvoinstančního rozhodnutí není patrné, z jakých zákonných předpisů a doložených skutečností správní orgán vycházel. Dále také odkázal na čl. 100 odst. 2 Úmluvy ze dne 14. června 1985 k provedení Schengenské dohody mezi vládami států Hospodářské unie Beneluxu, Spolkové republiky Německo a Francouzské republiky o postupném odstraňování kontrol na společných hranicích (dále jen „Prováděcí úmluva“).

[3] O žádosti Magistrát hl. m. Prahy znovu rozhodl rozhodnutím ze dne 19. 12. 2014, č. j. MHMP 1361444/2012, kterým žádosti nevyhověl (dále jen „rozhodnutí správního orgánu prvního stupně“).

[4] Odvolání žalobkyně žalovaný zamítl a rozhodnutí správního orgánu prvního stupně napadeným rozhodnutím potvrdil.

II.

[5] Žalobkyně se proti napadenému rozhodnutí bránila žalobou u Městského soudu v Praze, který ji v záhlaví označeným rozsudkem zamítl. Dospěl k závěru, že správní orgány nepochybily, pokud kvůli poznámce v Schengenském informačním systému odmítly vozidlo registrovat v registru silničních vozidel. Vozidlo bylo totiž v Schengenském informačním systému vedeno jako vozidlo ztracené, ukradené nebo získané podvodným způsobem. Svůj závěr odůvodnil nutností ochrany veřejného zájmu a ochrany oprávněných zájmů dalších případných vlastníků vozidla.

III.

[6] Rozsudek městského soudu napadla žalobkyně (dále jen „stěžovatelka“) včasnou kasační stížností a navrhla napadený rozsudek zrušit a vrátit věc městskému soudu k dalšímu řízení.

[7] Stěžovatelka namítala, že správní orgány v projednávané věci nedostály povinností plynoucím jim z čl. 100 odst. 2 Prováděcí úmluvy. Podle stěžovatelky nepostačovala snaha správních orgánů kontaktovat italské orgány ve věci záznamu v Schengenském informačním systému. Skutečnost, že italské orgány nespolečupracovaly na vyřešení celé věci, nelze přičítat k tíži stěžovatelky. Městský soud tuto stěžovatelčinu námitku posoudil nesprávně.

[8] Městský soud podle stěžovatelky nezohlednil celé znění čl. 106 Prováděcí úmluvy. Ve smyslu čl. 106 odst. 3 Prováděcí úmluvy měl správní orgán požádat policejní prezidium, které mělo ve věci konat a následně vzhledem k pasivitě italských orgánů věc předložit společnému kontrolnímu orgánu ve smyslu čl. 115 Prováděcí úmluvy. Správní orgány však tímto způsobem nepostupovaly, a dopustily se tak porušení závazků plynoucích jim z Prováděcí úmluvy a také porušení zásady zákonnosti a zásady spolupráce správních orgánů, jež jsou obsaženy ve správním řádu. Tuto námitku stěžovatelka uvedla již v žalobě. Městský soud se jí však dostatečně nezabýval a dospěl k závěru, že snaha správních orgánů kontaktovat italské orgány byla pro naplnění čl. 106 Prováděcí úmluvy dostačující.

pokračování

[9] Stěžovatelka také namítala, že v době podání žádosti do registru silničních vozidel právní úprava nestanovila podmínku, že vozidlo nesmí být při registraci v Schengenském informačním systému vedeno jako pohřešované nebo odcizené. Tato podmínka byla do zákona o provozu na pozemních komunikacích zakotvena teprve následně. Podle přechodných ustanovení se přitom řízení zahájena před novelou č. 239/2013 Sb. zákona o provozu na pozemních komunikacích dokončí podle dosavadních právních předpisů. Městský soud proto měl napadené rozhodnutí zrušit. Namísto toho však argumentoval veřejným zájmem. Podle žalobkyně z napadeného rozsudku nelze seznat, jaké úvahy městský soud k takovému závěru vedly. Městský soud proto zatížil napadený rozsudek vadou nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů.

[10] Kromě výše uvedeného poukazovala stěžovatelka na neúměrnou délku správního řízení a také tvrdila, že neregistraci vozidla bylo fakticky zasaženo do jejího vlastnického práva.

[11] Žalovaná se ke kasační stížnosti nevyjádřila.

IV.

[12] Nejvyšší správní soud posoudil kasační stížnost v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů a zkoumal přitom, zda napadené rozhodnutí netrpí vadami, k nimž je povinen přihlídnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3, 4 s. ř. s.).

[13] Kasační stížnost je důvodná.

[14] Stěžovatelka podala dne 18. 10. 2012 u Magistrátu hlavního města Prahy přihlášku k registraci výše specifikovaného vozidla do registru silničních vozidel.

[15] Ze spisového materiálu vyplývá, že vozidlo bylo od 21. 11. 2009 vedeno v Schengenském informačním systému jako ztracené/ukradené nebo získané podvodným způsobem ve smyslu čl. 100 odst. 3 písm. a) Prováděcí úmluvy. To byl také důvod, pro který správní orgány nevyhověly žádosti stěžovatelky o registraci vozidla. Správní orgány odkázaly na čl. 100 odst. 1, odst. 3 písm. a) Prováděcí úmluvy, dále také na odst. 7 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1160/2005, kterým se mění Úmluva k provedení Schengenské dohody ze dne 14. června 1985 o postupném odstraňování kontrol na společných hranicích, pokud jde o přístup služeb členských států příslušných pro vydávání osvědčení o registraci vozidel do Schengenského informačního systému (dále jen „nařízení č. 1160/2005“).

[16] Podle § 100 odst. 1 Prováděcí úmluvy jsou do Schengenského informačního systému „zařazovány údaje o věcech hledaných za účelem zabavení nebo za účelem zajištění důkazů v trestním řízení.“

[17] Podle § 100 odst. 2 Prováděcí úmluvy „[p]okud se při vyhledávání zjistí, že byl proveden záznam o věci, která byla nalezena, spojí se orgán, který záznam našel, s orgánem, který jej pořídil, a dohodnou se na nezbytných opatřeních. Za tímto účelem mohou být podle této úmluvy předávány i osobní údaje. Opatření, jež má provést smluvní strana, která věc našla, musí být v souladu s jejími vnitrostátními právními předpisy.“

[18] Podle odstavce 3 téhož ustanovení Prováděcí úmluvy se do Schengenského informačního systému zařazují „odcizená, neoprávněně užívaná nebo pohřešovaná vozidla s motorem o obsahu válců přesahujícím 50 ccm“.

[19] Žalovaný stejně jako správní orgán prvního stupně pominul, že právě citovaná ustanovení Prováděcí úmluvy se týkala Schengenského informačního systému první generace nazývanému také „SIS I“. Články 92 až 119 Prováděcí úmluvy (s výjimkou článku 102a) však byly nahrazeny ke dni 9. 4. 2013 nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1987/2006, ze dne

20. prosince 2006, o zřízení, provozování a využívání Schengenského informačního systému druhé generace (SIS II). Toto nařízení vstoupilo v platnost na základě rozhodnutí Rady č. 2013/158/EU¹. Nařízení č. 1987/2006 bylo provedeno rozhodnutím Rady č. 2007/533/SV, ze dne 12. června 2007, o zřízení, provozování a využívání Schengenského informačního systému druhé generace (SIS II) (dále jen „rozhodnutí Rady č. 2007/533/SV“)². Nařízení č. 1987/2006 a rozhodnutí Rady č. 2007/533/SV nahradily ustanovení hlavy IV (s výjimkou čl. 102a) Prováděcí úmluvy, na základě kterých byl zřízen původní Schengenský informační systém (SIS I).

[20] Z výše uvedeného vyplývá, že správní orgán prvního stupně, který o přihlášce do registru vozidel rozhodoval na konci roku 2014, stejně jako žalovaný v roce 2015, na projednávanou věc aplikovaly neplatná ustanovení Prováděcí úmluvy. Nutno však dodat, že obsah článku 100 Prováděcí úmluvy, jímž správní orgány argumentovaly, byl v zásadě přejet a promítnut do článku 39 rozhodnutí Rady č. 2007/533/SV. Smysl ustanovení, na něž odkazovaly správní orgány, tedy zůstal zachován.

[21] Podle čl. 39 rozhodnutí Rady č. 2007/533/SV platí:

1. *Pokud se při vyhledávání zjistí záznam o věci, která byla nalezena, spojí se orgán, který zjistil shodu dvou položek údajů, s orgánem, který pořídil záznam s cílem dohodnout vhodná opatření. Za tímto účelem mohou být v souladu s tímto rozhodnutím sdělovány i osobní údaje.*

2. *Informace uvedené v odstavci 1 se sdělí prostřednictvím výměny doplňujících informací.*

3. *Opatření, jež má přijmout členský stát, který věc našel, musí být v souladu s jeho vnitrostátními právními předpisy.*

[22] Z výše uvedených ustanovení Prováděcí úmluvy, na něž odkazují správní orgány, ani z článku 39 rozhodnutí Rady č. 2007/533/SV, však nevyplývá podmínka, že v České republice nesmí být registrováno vozidlo, které má v Schengenském informačním systému veden záznam. Na základě citovaných ustanovení Prováděcí úmluvy a rozhodnutí Rady č. 2007/533/SV proto nelze dospět k závěru, že žádosti o registraci vozidla v registru silničních vozidel v České republice nelze vyhovět. Prováděcí úmluva stejně jako rozhodnutí Rady č. 2007/533/SV ponechává na členských státech, aby si vnitrostátně upravily opatření, která mají být přijata při nálezu věci, o níž existuje v Schengenském informačním systému záznam.

[23] Úpravu registrace vozidla v registru silničních vozidel obsahoval v době podání žádosti žalobkyně zákon o podmínkách provozu na pozemních komunikacích ve znění účinném od 31. 12. 2014. Podle § 6 odst. 3 uvedeného předpisu „[d]o registru silničních vozidel lze zapsat silniční motorové vozidlo a přípojné vozidlo, a) jehož technická způsobilost k provozu na pozemních komunikacích byla schválena, a b) je-li splněna povinnost pojištění odpovědnosti z provozu vozidla týkající se takového vozidla, c) byla-li při pořízení nového dopravního prostředku z jiného členského státu Evropské unie zaplacen daň z přidané hodnoty podle zvláštního právního předpisu.“ Nejvyšší správní soud ověřil, že zákon o podmínkách provozu na pozemních komunikacích ve znění účinném do 31. 12. 2014 neobsahoval jako podmínku zápisu do registru silničních vozidel skutečnost, že vozidlo není vedeno jako pohřešované nebo odcizené v Schengenském informačním systému.

¹Rozhodnutí Rady č. 2013/158/EU ze dne 7. března 2013, kterým se stanoví datum použitelnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1987/2006 o zřízení, provozu a využívání Schengenského informačního systému druhé generace (SIS II)

²Rozhodnutí Rady č. 2007/533/SV vstoupilo v platnost na základě rozhodnutí Rady ze dne 7. března 2013, č. 2013/157/EU, kterým se stanoví datum použitelnosti rozhodnutí Rady 2007/533/SVV o zřízení, provozování a využívání Schengenského informačního systému druhé generace (SIS II)

pokračování

[24] Tuto podmínku přinesla do zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích teprve novelizace § 6 provedená zákonem č. 239/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 56/2001 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., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „zákon č. 239/2013 Sb.“), a to s účinností od 1. 1. 2015. Přechodná ustanovení zákona č. 239/2013 Sb. v čl. II, bodě 1. stanoví, že „[ř]ízení o zápisu silničního vozidla do registru silničních vozidel a zápisu změny údaje zapisovaného do registru silničních vozidel zabájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí podle zákona č. 56/2001 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.“

[25] Stěžovatelka podala přihlášku k registraci vozidla do registru silničních vozidel již dne 18. 10. 2012. Lze přisvědčit stěžovateli, že se na její žádost o registraci vozidla novelizace provedená zákonem č. 239/2013 Sb. nevztahovala. Nebylo proto možné na případ stěžovatelky aplikovat novelizované znění § 6 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Žalovaná ani správní orgán prvního stupně sice svá rozhodnutí o § 6 zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích ve znění zákona č. 239/2013 Sb. výslovně neopírají, závěry jejich rozhodnutí však vyvolávají stejné následky, jako by pozdější úpravu aplikovaly. Z výše uvedeného je zřejmé, že správní orgány pochybily, jestliže na podmínce neexistence záznamu u vozidla v Schengenském informačním systému bezvýhradně trvaly i přesto, že zákon o provozu na pozemních komunikacích ve znění použitelném pro posouzení žádosti stěžovatelky takovou podmínku neobsahoval.

[26] Smyslem provozu Schengenského informačního systému je kromě jiného umožnění členským státům vzájemně si předávat informace o hledaných vozidlech za účelem jejich zajištění nebo použití jako důkazů v trestních řízeních (srov. čl. 38 rozhodnutí Rady č. 2007/533/SV). Ze zrušujícího rozhodnutí žalované ze dne 30. 11. 2013, č. j. 29/2013-150-SPR/3, jež je součástí správního spisu (č. l. 7), vyplývá, že na základě zjištění záznamu v databázi Schengenského informačního systému bylo vozidlo předběžně zajištěno Policií České republiky ve smyslu § 441a trestního řádu ve znění účinném do 31. 12. 2013. Jelikož Itálie v určené lhůtě nepožádala o zajištění a předání vozidla pro účely trestního řízení a nedoručila ani příkaz k zajištění vozidla, vrátila Policie České republiky podle § 441a odst. 3 trestního řádu vozidlo zpět tehdejšímu vlastníku (J. Š.). Jestliže tedy orgány Itálie, které zanesly záznam o vozidle do Schengenského informačního systému, neprojeví zájem o vydání vozidla pro účely trestního řízení, je zřejmé, že již nebylo dále nezbytné zamezovat provozu vozidla na území České republiky. To vše za situace, kdy zákon o podmínkách provozu ve znění rozhodném pro posouzení žádosti stěžovatelky nepodmiňoval zápis do registru silničních vozidel neexistencí záznamu v Schengenském informačním systému. Účelu, pro který byl zřízen Schengenský informační systém, totiž bylo dosaženo již tím, že bylo vozidlo v souladu s trestním řádem zajištěno a o pozitivním nálezu byly vyrozuměny orgány Italské republiky. Orgány Italské republiky byly nadto několikrát vyzvány správním orgánem prvního stupně, aby pracovaly se záznamem v Schengenském informačním systému a vymazaly jej, jestliže již není aktuální. Italská strana se však k povaze záznamu nevyjádřila a na jeho odstranění nespolupracovala, ačkoli ve smyslu článku 49 odst. 1 rozhodnutí Rady č. 2007/533/SV odpovídá za zajištění toho, že údaje zanesené do Schengenského informačního systému jsou správné, aktuální a vloženy v souladu se zákonem. S ohledem na pasivitu italských orgánů ve vztahu k „nalezenému“ vozidlu lze pochybovat minimálně o aktuálnosti takového záznamu. Ze shora uvedeného vyplývá, že závěr správních orgánů, podle něž nebylo možné žádosti stěžovatelky o registraci vozidla vyhovět, je zřejmě nesprávný.

[27] Rozhodnutí o nevyhovění žádosti stěžovatelky o registraci vozidla do registru silničních vozidel nebylo lze odůvodnit ani prostým odkazem na § 2 odst. 4 s. ř., jak učinily správní orgány

a také městský soud. Podle § 2 odst. 4 s. ř. „[s]právní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkové shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.“ Správní orgán prvního stupně k tomu uvedl, že je nezbytné chránit budoucí nabyvatele vozidla, jimž při převodu hrozí zajištění vozidla. Tato úvaha správního orgánu je však zjevně nesprávná. Je totiž již záležitostí stěžovatelky, aby dosáhla výmazu záznamu v Schengenském informačním systému, pokud jde o záznam nesprávný. Jestliže bude s vozidlem dále disponovat a neuvědomí kupujícího o této právní vadě, která již za aktuálně účinného znění zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích neumožňuje registraci vozidla [viz § 6 odst. 3 písm. d) zákona o provozu na pozemních komunikacích], bude vystavena riziku odstoupení od kupní smlouvy ze strany případného budoucího kupujícího. Taková situace ostatně již v souvislosti s předmětným vozidlem v minulosti nastala a stěžovatelka si tohoto problému je plně vědoma. Není však úkolem správních orgánů s odkazem na ochranu veřejného zájmu preventivně chránit třetí osoby tím, že zcela znemožní registraci vozidla stěžovatelky, aniž by takový postup zákon o provozu na pozemních komunikacích ve znění dopadajícím na posuzovanou věc umožňoval.

[28] Námitky stěžovatelky, že správní orgány měly dosáhnout výmazu záznamu o vozidle ze Schengenského informačního systému, nejsou s ohledem na výše uvedené pro nyní projednávanou věc relevantní. Nejvyšší správní soud nad rámec nutného odůvodnění poukazuje na rozsudek ze dne 25. 6. 2014, č. j. 1 Aps 15/2013 – 33, z něž vyplývá způsob, jakým může stěžovatelka uplatnit svá práva ve vztahu k neaktuálnímu záznamu v Schengenském informačním systému.

[29] Nejvyšší správní soud současně upozorňuje žalovaného na článek 49 rozhodnutí Rady č. 2007/533/SV, podle něž mají členské státy, nemohou-li se ve lhůtě dvou měsíců dohodnout, předložit věc evropskému inspektorovi ochrany údajů, který spolu s vnitrostátními orgány dozoru vystupuje jako prostředník. Jedná se o postup, který mohl v nyní projednávané věci přispět k vyřešení celé záležitosti bez nutnosti řešit věc soudní cestou.

V.

[30] S ohledem na všechny shora uvedené skutečnosti Nejvyšší správní soud napadený rozsudek městského soudu podle § 110 odst. 1 věty první s. ř. s. zrušil, neboť je zjevné, že stěžovatelka se úspěšně dovolala důvodu uvedeného v § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s., tj. nesprávného posouzení věci městským soudem. Již v řízení o žalobě byly dány důvody pro zrušení rozhodnutí žalovaného a městský soud by v novém žalobním řízení nemohl učinit nic jiného, než toto rozhodnutí zrušit. Proto povaha věci umožňuje, aby Nejvyšší správní soud o žalobě sám rozhodl a podle § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. ve spojení s § 78 odst. 1 věta první, odst. 3 a odst. 4 s. ř. s. současně se zrušením napadeného rozsudku zrušil pro nezákonnost také rozhodnutí žalovaného a věc mu vrátil k dalšímu řízení. V něm je žalovaný v souladu s § 78 odst. 5 s. ř. s. použitým přiměřeně podle § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. vázán výše vysloveným právním názorem Nejvyššího správního soudu.

[31] Protože Nejvyšší správní soud zrušil rozsudek městského soudu, rozhodl o nákladech řízení před městským soudem i o nákladech řízení o kasační stížnosti. Výrok o náhradě nákladů řízení vychází z § 60 odst. 1 věta první ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatelka měla v řízení úspěch, proto má proti žalovanému právo na náhradu nákladů řízení.

[32] V řízení před městským soudem má stěžovatelka právo na náhradu nákladů řízení sestávajících ze zaplaceného soudního poplatku ve výši 3.000 Kč a odměny právní zástupkyně, jež se stanoví dle vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif). Náhrada odměny právní zástupkyně náleží

pokračování

za tyto úkony: převzetí a příprava zastoupení, sepis žaloby [§ 11 odst. 1 písm. a), d) advokátního tarifu]. Celkem se tedy jedná o dva úkony právní služby po 3.100 Kč [§ 7 ve spojení s § 9 odst. 4 advokátního tarifu], tj. 6.200 Kč. Vedle toho má stěžovatelka též právo na náhradu hotových výdajů své zástupkyně ve výši 300 Kč za každý úkon (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu), celkem 600 Kč. Celkem tak má stěžovatelka právo na náhradu nákladů za řízení o žalobě ve výši 9.800 Kč. Zástupkyně stěžovatele nedoložila, že by byla plátcem DPH.

[33] V řízení před Nejvyšším správním soudem má stěžovatelka právo na náhradu řízení o kasační stížnosti sestávající ze zaplaceného soudního poplatku ve výši 5.000 Kč a z odměny právní zástupkyně za jeden úkon právní služby spočívající v sepisu kasační stížnosti [§ 11 odst. 1 písm. d) advokátního tarifu], tj. 3.100 Kč [§ 7 ve spojení s § 9 odst. 4 advokátního tarifu]. Vedle toho má právní zástupkyně stěžovatelky též právo na náhradu hotových výdajů ve výši 300 Kč za jeden úkon právní služby (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu). Celkem tak má stěžovatelka právo na náhradu nákladů za řízení o kasační stížnosti ve výši 8.400 Kč.

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

V Brně dne 27. února 2019

Mgr. Aleš Roztočil
předseda senátu