



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Mgr. Radovana Havelce a soudců JUDr. Tomáše Rychlého a JUDr. Jaroslava Vlašína v právní věci žalobkyně: **RNDr. I. H.**, zastoupená JUDr. Viktorem Pakem, advokátem se sídlem Francouzská 171/28, Praha 2, proti žalovanému: **Krajský úřad Moravskoslezského kraje**, se sídlem 28. října 2771/117, Ostrava, v řízení o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Krajského soudu v Ostravě ze dne 29. 8. 2018, č. j. 20 A 6/2018 – 40,

**t a k t o :**

- I.** Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 29. 8. 2018, č. j. 20 A 6/2018 – 40, **se zrušuje.**
- II.** Rozhodnutí Krajského úřadu Moravskoslezského kraje ze dne 18. 12. 2017, č. j. MSK 71787/2017, **se zrušuje** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.
- III.** Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobkyni náhradu nákladů řízení o žalobě a o kasační stížnosti v celkové výši 31 858,11 Kč ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku, a to k rukám jejího zástupce JUDr. Viktora Paka, advokáta.

**O d ů v o d n ě n í :**

[1] Žalovaný rozhodnutím ze dne 18. 12. 2017, č. j. MSK 71787/2017, zamítl odvolání žalobkyně a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Rýmařov ze dne 13. 4. 2017, č. j. MURY 9458/2017. Posledně uvedeným rozhodnutím byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění účinném ke dni spáchání přestupku (dále jen „*zákon o silničním provozu*“).

[2] Toho se měla dopustit tím, že dne 15. 8. 2016 v 10:10 hod. na silnici II. třídy č. 445 v km 42,211, v katastru obce Malá Morávka, mezi obcí Malá Morávka a motorestem Hvězda, jako řidička osobního motorového vozidla značky Škoda Superb, RZ X, svým jednáním zavinila dopravní nehodu, protože předjížděla před ní jedoucí nákladní motorové vozidlo v době, když ji již předjíždělo jiné osobní motorové vozidlo značky Mazda 6, RZ X které řídila paní X (dále jen „*řidička vozidla Mazda*“). Při dopravní nehodě došlo ke střetu pravého (správně však „levého“ – pozn. soudu) zadního kola vozidla Škoda a pravého předního kola vozidla Mazda. Po střetu vozidel vyjelo vozidlo Mazda vlevo mimo komunikaci, kde postupně narazilo do dopravního zařízení Z 11a, tj. „Směrový sloupek bílý levý“, do sloupku dopravní značky A 1a, tj. „Zatáčka vpravo“ a do skupiny vzrostlých smrků. Tímto jednáním žalobkyně porušila ustanovení § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu. Za uvedené jednání jí byla uložena podle § 125c odst. 5 písm. d) a odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu pokuta ve výši 5 000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců. Dále jí byla uložena povinnost nahradit náklady spojené s projednáváním přestupku ve výši 6 000 Kč.

[3] Proti rozhodnutí žalovaného brojila žalobkyně žalobou podanou u Krajského soudu v Ostravě (dále jen „*krajský soud*“), který ji rozsudkem ze dne 29. 8. 2018, č. j. 20 A 6/2018 – 40, zamítl jako nedůvodnou. Krajský soud nepřisvědčil žalobní námitce, v níž žalobkyně namítala, že žalovaný nesprávně vyložil „princip omezené důvěry“. Podle tohoto principu může účastník silničního provozu zásadně spoléhat na to, že ostatní účastníci budou jednat v souladu s příslušnými pravidly. Krajský soud konstatoval, že žalovaný tento princip uplatnil správně, jestliže správní orgány postupovaly v úvahách o vině žalobkyně dále, přestože panovaly pochybnosti o tom, jak a kdy byla uvedena do funkce směrová světla obou vozidel.

[4] Krajský soud připustil, že přetrvávala pochybnost o tom, zda řidička vozidla Mazda nepředjížděla v rozporu s § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu. Podle tohoto ustanovení *řidič nesmí předjíždět, dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy*. Podle krajského soudu však tato pochybnost nemohla vést sama o sobě k aplikaci zásady *in dubio pro reo* ve věci obvinění proti žalobkyni, protože ta byla povinna neohrozit i takové vozidlo, které by ji předjíždělo protiprávně.

[5] Proti rozsudku krajského soudu podala žalobkyně (dále jen „*stěžovatelka*“) kasační stížnost, jejíž důvody podřadila pod § 103 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního (dále jen „*s. ř. s.*“).

[6] Namítá, že krajský soud v napadeném rozsudku nevhodně citoval z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011 – 89, jestliže předložil argument tam obsažený, podle něhož (řidička v obdobné situaci) měla přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník provozu na pozemních komunikacích může porušit svou povinnost (zde – povinnost nezahájit předjíždění, pokud řidič vpředu jedoucího vozidla dal znamení o změně směru jízdy vlevo – pozn. soudu).

[7] Stěžovatelka poukázala na to, že opačný přístup k dané otázce zvolil Ústavní soud v nálezu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15. Podle tohoto nálezu „[v]ýklad, který provedly obecné soudy, dovozující porušení povinnosti stěžovatelem v konkrétním případě, znamená, že povinnost dbát zvýšené opatrnosti stanovenou v § 21 pravidel silničního provozu, je třeba interpretovat tak, že řidič musí zohlednit i možné úmyslné porušení pravidel jinými účastníky silničního provozu [tato interpretace ukládá povinnost nepřilynoucí přímo ze zákona (čl. 2 odst. 3 Listiny), a současně zakládá nerovnost v právech a povinnostech (čl. 1 a čl. 37 odst. 3 Listiny)].“

pokračování

[8] Stěžovatelka má za to, že princip omezené důvěry dezinterpretoval již žalovaný ve svém rozhodnutí a krajský soud toto chybně v napadeném rozsudku aproboval. Závěrem kasační stížnosti pak poukázala na závaznost nálezů Ústavního soudu, včetně jejich odůvodnění.

[9] Žalovaný se ke kasační stížnosti blíže nevyjádřil, pouze odkázal na své rozhodnutí a na vyjádření k žalobě v řízení před krajským soudem.

[10] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil zákonné náležitosti kasační stížnosti a konstatoval, že kasační stížnost byla podána včas, osobou oprávněnou, proti rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost ve smyslu § 102 s. ř. s. přípustná, a stěžovatelka je v souladu s § 105 odst. 2 s. ř. s. zastoupena 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.

[11] Kasační stížnost je důvodná.

[12] Nejvyšší správní soud předně zdůrazňuje, že se ze správního spisu podává, že v průběhu skutkového děje zůstalo neobjasněno, zda stěžovatelka v okamžiku, kdy ji začala předjíždět řidička vozidla Mazda, dala znamení změny směru jízdy zapnutím levých směrových světel či nikoli. Stěžovatelka v průběhu správního řízení uváděla, že v daný okamžik tato světla již měla zapnutá – podle protokolu o nehodě ze dne 15. 8. 2016 (č. 1. 4 spisu správního orgánu prvního stupně) stěžovatelka konkrétně sdělila, že „měla po celou dobu předjíždění zapnutý levý ukazatel směru. Tento zapnula ve chvíli, kdy za ní jedoucí vozidlo Mazda ještě nedávalo žádné znamení o změně směru jízdy ani směr jízdy nijak nezměnilo.“ Řidička Mazdy to ve své výpovědi popřela a uvedla, že neviděla „že by vozidlo Škoda mělo zapnutý nějaký blinker poté, co se vrátilo k pravému okraji silnice. Pokud by blikalo doleva, jsem si jistá, že bych nepředjížděla.“ (viz úřední záznam o podání vysvětlení na č. 1. 11 spisu správního orgánu prvního stupně).

[13] Znalecký posudek ze dne 27. 1. 2017, č. 2413/17, vyhotovený znalcem Ing. Ladislavem Mandákem, Ph.D (dále jen „*znalecký posudek*“), opatřený správním orgánem prvního stupně, výše uvedený rozpor potvrzuje. Na str. 17 konstatuje, že „*v případě použití levého ukazatele změny směru na obou kolizních vozidel (správně „vozidlech“, jedná se o zjevnou písařskou chybu – pozn. soudu) vzniká ostrý a diametrální rozpor mezi tvrzením obou účastnic této nehody. Vzhledem k tomu, že se zpětně nelze z technického hlediska nijak vyjádřit ke skutečnosti, zda a v jakém okamžiku byl na obou kolizních vozidlech levý ukazatel změny směru uveden do činnosti, nelze ani nijak posoudit technickou přijatelnost tvrzení obou řidičem (správně „řidiček“, jedná se o zjevnou písařskou chybu – pozn. soudu) ve vztahu k činnosti levého ukazatele změny směru jízdy.*“

[14] Je pravdou, že se ve znaleckém posudku poté uvádí, že „*z technického hlediska je v konečném důsledku rozhodující, které z vozidel fyzicky uskutečnilo (zahájilo) jízdní úkon předjíždění dříve s možností rozpoznání tohoto úkonu druhým účastníkem silničního provozu*“ (zvýraznění bylo přidáno), a znalec pak konstatuje, že úkon předjíždění (vybočení vlevo) uskutečnilo dříve vozidlo Mazda. Znalec ovšem korektně uvedl, že na věc pohlíží právě jen z hlediska technického (viz zdůraznění v citované větě) a nečinil (a ostatně ani činit nemohl) žádné závěry o zavinění stěžovatelky. Ve vyjádření ze dne 13. 3. 2017 znalec uvedl, že časový interval mezi okamžikem, kdy řidička vozidla Mazda začala do levého jízdního pruhu vjíždět, a okamžikem, kdy stěžovatelka zahájila úkon vybočení vlevo, byl kratší než 1,8 sekundy.

[15] K otázce zapnutí směrových světel jsou tedy k dispozici pouze rozporná vyjádření stěžovatelky a řidičky vozidla Mazda. Zůstalo proto neobjasněno, zda stěžovatelka dala či nedala

znamení změny směru jízdy, tj. zda signalizovala zahájení předjížděcího manévru, a to dříve, než týž manévr zahájila řidička vozidla Mazda.

[16] Právní otázkou potom je, zda by stěžovatelka – pokud by byla její skutková verze pravdivá (což je nejisté – viz výše) – mohla na základě principu omezené důvěry oprávněně spoléhat na to, že řidička vozidla Mazda bude dodržovat zákonnou povinnost nepředjíždět, *dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla* (tj. stěžovatelka) *znamení o změně směru jízdy vlevo* [§ 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu], a zda při předjížděcím manévru učinila vše, co po ní lze rozumně požadovat, aby srážce vozidel zabránila. Žalovaný i krajský soud na tuto otázku odpověděli záporně. Měli za to, že bez ohledu na to, zda stěžovatelka dala znamení o změně směru jízdy včas či nikoli, byla povinna neohrozit vozidlo Mazda, byť by ji předjíždělo protiprávně. Žalovaný pak ve svém rozhodnutí uvedl, že „*v rámci principu omezené důvěry nemůže řidič spoléhat na to, že ostatní účastníci neporuší pravidla silničního provozu*“.

[17] Nejvyšší správní soud výše uvedenému výkladu nemůže přisvědčit z následujících důvodů.

[18] Princip omezené důvěry byl vyložen v nálezu Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 3159/15 (dostupném na <https://nalus.usoud.cz>), na nějž odkázala stěžovatelka v kasační stížnosti. V něm Ústavní soud uvedl, že „*[j]de-li o posouzení trestní odpovědnosti řidiče za nehodu, ke níž došlo v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích, je nutné zohlednit jednak to, zda se řidič svým jednáním dopustil porušení konkrétních právních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích, jakož i to, zda měl možnost a schopnost předvídat, že k nehodě dojde. V takovém případě se uplatní tzv. princip omezené důvěry v dopravě, jehož podstatou je, že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci budou dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, pokud z konkrétních okolností nevyplývá opak* (např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 3 Tž 20/81)“ (zvýraznění bylo přidáno).

[19] Nejvyšší správní soud k tomu dodává, že závěry Ústavního soudu – byť se týkaly věci trestní – se uplatní i na nyní projednávanou věc. Ve věci posuzované Ústavním soudem totiž šlo o podobný případ – byť s ohledem na následky jednání obviněného byl posuzován v režimu „velkého“ trestního práva. Šlo o otázku zavinění stěžovatele ve vztahu k přčinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti. Toho se měl dopustit tím, že při odbočování vlevo omezil a ohrozil předjížděcího motocyklistu, který do něj narazil. Soud tehdy uvedl, že motocyklista předjížděl řadu vozidel tvořenou automobilem řízeným stěžovatelem, dalším nezjištěným automobilem a nákladním vozidlem **v době, kdy stěžovatel signalizoval odbočení vlevo**. Při odbočování stěžovatele vlevo vrazil do zadní části jím řízeného vozidla motocykl poškozeného, který následně dopadl opodál na silnici ve směru původní jízdy.

[20] Za uvedené situace Ústavní soud zrušil rozhodnutí obecných trestních soudů, které shledaly tehdejšího stěžovatele (tj. řidiče odbočujícího vozidla) vinným. Uvedl přitom, že „*[ř]idič osobního motorového vozidla může v souladu s principem omezené důvěry v dopravě spoléhat na to, že pokud s dostatečným předstihem (řádne) dává ostatním účastníkům silničního provozu najevo svoji vůli odbočit vlevo, a ověřil si již, že neexistuje překážka, která by mu v tom bránila, může v odbočovacím manévru pokračovat*“.

[21] Nejvyšší správní soud se k principu omezené důvěry vyjádřil v rozsudku ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011 – 89 (všechna zde citovaná rozhodnutí tohoto soudu jsou dostupná na [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)), ve kterém posuzoval odpovědnost žalobkyně za přestupek, přičemž skutek spočíval v tom, že žalobkyně při odbočování vlevo (na místo ležící mimo

pokračování

pozemní komunikaci) nedbala zvýšené opatrnosti a ohrozila za ní jedoucí motorové vozidlo. Zdejší soud k tomu uvedl, že v projednávaném případě není „[p]otrěbné a ani vhodné od sebe odlišovat obě povinnosti, tedy neobrozit jiné řidiče a dbát zvýšené opatrnosti, neboť jde o povinnosti, které jsou skutkově provázané a bezprostředně spolu souvisí. Ze skutkového stavu, tak jak byl zjištěn ve správním řízení, je zřejmé, že žalobkyně dala znamení o změně směru jízdy vlevo včasným zapnutím ukazatele a současně snižovala rychlost. Je tak zjevné, že splnila první povinnost, kterou zákon při odbočování ukládá, neboť dala včasné znamení o změně směru jízdy; současné snížení rychlosti je třeba chápat jako jeden z úkonů souvisejících s plněním povinnosti dbát zvýšené opatrnosti. Tyto úkony samy o sobě nicméně nemohou postačovat, aby byla zajištěna bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích při odbočování na místo mimo tyto komunikace. **S ohledem na princip tzv. omezené důvěry platí, že bylo povinností žalobkyně patřičně se přesvědčit, zda není předjížděna jiným vozidlem, a to právě v rámci povinnosti dbát zvýšené opatrnosti, neboť to že domněle splnila všechny iniciační povinnosti před zahájením samotného manévru odbočení, neznamená, že neměla přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník provozu na pozemních komunikacích může svou určitou povinnost porušit. Jinak řečeno, v okamžiku, kdy žalobkyně dala znamení o změně směru jízdy vlevo a zpomalila, nemohla se bez dalšího bezpečně spoléhat na to, že všichni ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích budou dodržovat své povinnosti a nikdo ji například nezačne předjíždět zleva.“**

[22] Nejvyšší správní soud na výše uvedené závěry navázal v rozsudku ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016 – 32, ale v této věci dospěl k opačnému rozhodnutí o kasační stížnosti, neboť zrušil rozsudek krajského soudu i rozhodnutí žalovaného o vině přestupce. V tehdejší věci šlo opět o přestupek spočívající v porušení povinností řidiče vozidla při odbočování vlevo. Ve stěžejní části odůvodnění kasační soud uvedl, že „[p]okud tedy za odbočujícím vozidlem zabývá jiné vozidlo předjížděcí manévr, lze dovést, že **při tak složitém úkonu, jakým je odbočování vlevo, nelze po odbočujícím řidiči spravedlivě požadovat, aby stačil zareagovat, pokud by měl před odbočením neúměrně krátký časový okamžik, ve kterém by sice měl teoretickou možnost předjížděcí vozidlo upozorovat, avšak v praxi by to mohl být zrovna ten časový úsek, v němž sleduje situaci v protisměru. Správní orgány i soudy jsou proto povinny pečlivě zkoumat a objasnit, po jak dlouhou dobu měl odbočující řidič možnost předjížděcí vozidlo spatřit, a na tomto podkladě rozhodnout, zdali se jednalo o dostatečně dlouhý čas, po který mohl řidič adekvátním způsobem zareagovat.“**

[23] Z uvedené judikatury Ústavního soudu a Nejvyššího správního soudu lze dovést mimořádný význam konkrétních skutkových okolností, zejména časového průběhu nehody, či přesněji časového úseku, během něhož se řidič (obviněný z přestupku) rozhoduje a zjišťuje, zda může provést odbočovací (či v projednávaném případě předjížděcí) manévr. Skutkové odlišnosti, odůvodňující aplikaci či naopak odlišení se od daných judikatorních závěrů, tedy mohou být velice malé a – z hlediska časového – mohou být až v hodnotách jednotek sekund.

[24] Podstatné s ohledem na výše citované judikaturní závěry je, že i když řidič vozidla při předjíždění splní svoje povinnosti, musí se přesto před zahájením vybočení vlevo přesvědčit, zda jej někdo (byť protiprávně) nepředjíždí. Rozhodující přitom je, zda takový řidič mohl v konkrétním případě pohledem do zpětného zrcátka zjistit, že jej již předjíždí jiné vozidlo. Rozhodnou otázkou je tak posouzení reakční doby řidiče. Pro úplnost lze dodat, že ve věci posuzované Ústavním soudem měl stěžovatel časový úsek pěti sekund mezi okamžikem, kdy poškozený začal předjíždět kolonu vozidel, a okamžikem srážky.

[25] V projednávaném případě zjištěný skutkový stav neumožňuje učinit spolehlivý závěr o tom, v jaké míře stěžovatelka jednala obezřetně při provádění předjížděcího manévru,

zda a kdy dala znamení o směru jízdy v porovnání s okamžikem, ve kterém začala řidička vozidla Mazda předjíždět. Z judikatury zdejšího soudu je zřejmé, že princip omezené důvěry neznamená – jak stěžovatelka naznačuje v kasační stížnosti – že by bez dalšího postačovalo, aby dala včas znamení o změně směru jízdy a již by nemusela zjišťovat (pohledem do zpětného zrcátka), zda předjížděním neohrozí jiného účastníka silničního provozu. Takové stanovisko nelze dovodit ani z citovaného nálezu Ústavního soudu (viz především odstavec [20] výše). Stěžovatelka však v podání vysvětlení ze dne 19. 8. 2016 uvedla, že situaci ve zpětném zrcátku kontrolovala před zahájením předjíždění a viděla, že vozidlo Mazda jede za ní.

[26] Z obsahu správního spisu lze tedy – zjednodušeně řečeno – vyvodit, že stěžovatelka dle její skutkové verze „přehlédla“ předjíždějící vozidlo Mazda v časovém intervalu méně než 1,8 sekundy, kdy jej dle znalce objektivně mohla zpozorovat. Tato skutková verze nebyla v průběhu správního řízení vyvrácena.

[27] Pokud bude tato skutková verze připuštěna jako přinejmenším možná, je zřejmé, že v takové situaci nelze dovodit porušení povinnosti neohrozit jiné účastníky provozu [§ 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu] ze strany stěžovatelky. Za situace, při které na vizuální „kontrolu“ levé zadní části prostoru za vozidlem měla stěžovatelka méně než 2 sekundy, se měly správní orgány zabývat tím, zda se jedná o dostatečnou dobu na ověření, že ji řidička vozidla Mazda nepředjíždí (srovnej rozsudek č. j. 2 As 66/2016 – 32, citovaný v odstavci [22] výše).

[28] Vzhledem k výše uvedenému neměly správní orgány dostatek podkladů k závěru o vině stěžovatelky a měly v tomto směru buď doplnit dokazování, anebo na základě principu *in dubio pro reo* s ní řízení zastavit. Krajský soud pak pochybil, pokud z uvedeného důvodu rozhodnutí žalovaného nezrušil.

[29] Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že napadený rozsudek je nezákonný, a proto jej zrušil dle § 110 odst. 1, věty první, s. ř. s. (výrok I. tohoto rozsudku). Věc však krajskému soudu nevrátil k dalšímu řízení, jelikož současně rozhodl o zrušení rozhodnutí žalovaného dle § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. Pro zrušení rozhodnutí žalovaného totiž byly podmínky již před krajským soudem. Dle § 78 odst. 4 s. ř. s., ve spojení s § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. Nejvyšší správní soud věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení (výrok II. tohoto rozsudku). Dle § 78 odst. 5 s. ř. s., ve spojení s § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. je žalovaný v dalším řízení vázán právním názorem Nejvyššího správního soudu vysloveným v odůvodnění tohoto rozsudku (viz zejména odstavec [27] a [28] výše).

[30] V případě, že Nejvyšší správní soud ruší rozsudek krajského soudu a současně ruší i rozhodnutí správního orgánu, je povinen rozhodnout kromě nákladů řízení o kasační stížnosti i o nákladech řízení, které předcházelo zrušenému rozhodnutí krajského soudu (§ 110 odst. 3, věta druhá, s. ř. s.). Náklady řízení o žalobě a náklady řízení o kasační stížnosti tvoří v tomto případě jeden celek a Nejvyšší správní soud rozhodne o jejich náhradě jediným výrokem vycházejícím z § 60 s. ř. s. (srovnej rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 11. 2008, č. j. 1 As 61/2008 - 98).

[31] Jelikož stěžovatelka dosáhla zrušení správního rozhodnutí, měla z procesního hlediska úspěch ve věci a náleží jí tak dle § 60 odst. 1 s. ř. s., ve spojení s § 120 s. ř. s. náhrada nákladů řízení vůči žalovanému. Žalovaný úspěch ve věci neměl, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení (§ 60 odst. 1 s. ř. s. *a contrario*, ve spojení s § 120 s. ř. s.).

pokračování

[32] Důvodně vynaložené náklady v řízení o žalobě a řízení o kasační stížnosti předně tvoří zaplacený soudní poplatek za žalobu ve výši 3 000 Kč, za návrh na přiznání odkladného účinku žaloby ve výši 1 000 Kč a za kasační stížnost ve výši 5 000 Kč. Stěžovatelka tedy na soudních poplatcích zaplatila celkem **9 000 Kč**.

[33] Dále tyto náklady tvoří odměna za zastupování advokátem. Ta byla v řízení před krajským soudem určena podle § 11 odst. 1 písm. a), písm. d) a písm. g) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif) – dále jen „advokátní tarif“, ve spojení s § 7 bodem 5. a § 9 odst. 4 písm. d) advokátního tarifu, a to za tři úkony právní služby po 3 100 Kč (příprava a převzetí zastoupení, sepsání žaloby a účast na jednání před soudem dne 29. 8. 2018), tedy v celkové výši 9 300 Kč. Náhrada hotových výdajů (režijní paušál) činí podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu částku 300 Kč za každý z uvedených úkonů právní služby, tedy celkem 900 Kč.

[34] Dle § 14 odst. 1 písm. a) advokátního tarifu náleží advokátu v souvislosti s poskytnutím právní služby při úkonech prováděných v místě, které není jeho sídlem nebo bydlištěm, náhrada za čas strávený cestou do tohoto místa a zpět. Zástupce stěžovatelky tyto náklady uplatnil v řízení o žalobě a doložil je technickým průkazem vozidla s potřebnými údaji a výpočtem (č. l. 31 a násl. spisu krajského soudu). Nejvyšší správní soud tedy přiznal stěžovateli náhradu cestovních výdajů jejího zástupce ve výši 3 891 Kč za cestu na ústní jednání konané dne 29. 8. 2018 z místa bydliště zástupce v Bezděkově do sídla krajského soudu (Havlíčkovo nábřeží 1835/34, Ostrava) a zpět v celkové vzdálenosti 690 km. Tato cesta byla realizována vozidlem Renault Megane, registrační značky X, s kombinovanou spotřebou 5,5 litrů paliva na 100 km, přičemž výše průměrné ceny za 1 litr motorové nafty činila 29,80 Kč a základní sazba za jeden kilometr jízdy činila 4 Kč (§ 13 odst. 1 advokátního tarifu, ve spojení s § 1 vyhlášky č. 463/2017 Sb., o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad, a s § 4 téže vyhlášky). Nejvyšší správní soud přiznal stěžovateli rovněž náhradu za promeškaný čas jejího zástupce v rozsahu 14 započatých půlhodin po 100 Kč [§ 14 odst. 1 písm. a) advokátního tarifu, ve spojení s § 14 odst. 3 téhož předpisu], tj. celkem 1 400 Kč. Celkem tak náhrada cestovních výdajů a náhrada za promeškaný čas činí částku ve výši 5 291 Kč.

[35] Celkem tedy tvoří náklady řízení o žalobě (bez soudních poplatků) částku 15 491 Kč (9 300 Kč + 900 Kč + 5 291 Kč). Zástupce stěžovatelky doložil, že je plátcem daně z přidané hodnoty (§ 14a odst. 1 advokátního tarifu), a proto součástí těchto nákladů tvoří rovněž tato daň ve výši 3 253,11 Kč, tj. 21 % z částky 15 491 Kč (§ 57 odst. 2 s. ř. s.). Celková částka nákladů řízení o žalobě je ve výši **18 744,11 Kč**.

[36] Odměna za zastupování advokátem v řízení o kasační stížnosti byla určena podle § 11 odst. 1 písm. d), ve spojení s § 7 bodem 5. a § 9 odst. 4 písm. d) advokátního tarifu, a to za jeden úkon právní služby po 3 100 Kč (sepsání kasační stížnosti), spolu s náhradou hotových výdajů za tento úkon ve výši 300 Kč. Odměna advokáta za zastupování v řízení o kasační stížnosti tak činí částku **4 114 Kč** (včetně částky 714 Kč, kterou tvoří DPH).

[37] Celkové důvodně vynaložené náklady stěžovatelky činí s ohledem na výše uvedené částku **31 858,11 Kč** (soudní poplatky 9 000 Kč + náklady řízení o žalobě 18 744,11 Kč + náklady řízení o kasační stížnosti 4 114 Kč). Proto Nejvyšší správní soud uložil procesně neúspěšnému žalovanému povinnost zaplatit tuto částku úspěšné stěžovateli na náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti a o žalobě, a to k rukám jejího zástupce. Ke splnění této povinnosti stanovil

Nejvyšší správní soud přiměřenou lhůtu třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku (výrok III. tohoto rozsudku).

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

V Brně dne 17. dubna 2020

Mgr. Radovan Havelec  
předseda senátu