



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Tomáše Kocourka a soudkyň Evy Šonkové a Sylvy Šiškeové v právní věci žalobce: **M. H.**, zast. JUDr. Ondřejem Moravcem, Ph.D., advokátem, se sídlem Václavské náměstí 832/19, Praha 1, proti žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**, se sídlem Zborovská 11, Praha 5, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 1. 7. 2024, č. j. 088127/2024/KUSK, o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Praze ze dne 29. 7. 2025, č. j. 52 A 14/2024-38,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žalobce **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.
- III. Žalovanému **s e n e p ř i z n á v á** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti.

O d ů v o d n ě n í :

I. Přehled dosavadního řízení

[1] Žalobce byl rozhodnutím Městského úřadu v Příbrami ze dne 20. 10. 2023, č. j. MEUPB 106279/2023/NEP (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“), uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), kterého se dopustil porušením § 60a odst. 3 téhož zákona tím, že dne 15. 6. 2023 jel po pozemní komunikaci v ulici S. K. Neumanna v Příbrami ve směru jízdy od ulice Gen. Kohla ke kruhovému objezdu u č. p. X s osobním přepravníkem a k jízdě užil pravý jízdní pruh pozemní komunikace, ačkoliv v ulici S. K. Neumana je z obou stran pozemní komunikace veden chodník. Za uvedený přestupek mu byla uložena pokuta ve výši 1.500 Kč. Proti prvostupňovému rozhodnutí se

žalobce odvolal, žalovaný jeho odvolání v záhlaví nadepsaným rozhodnutím zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil.

[2] Předmětem sporu je, zda měl žalobce v daný moment (který vyústil ve srážku s osobním automobilem) k jízdě na jednokolce využít chodník, který měl prokazatelně k dispozici. Žalovaný zastává názor, že jednokolka je osobním přepravníkem se samovyvažovacím zařízením ve smyslu § 60a odst. 1 zákona o silničním provozu, a může se tak pohybovat na komunikacích určených pro chodce a cyklisty. Jestliže žádná komunikace tohoto typu není v daném úseku k dispozici (resp. chodník je neschůdný), může se pohybovat po levém okraji vozovky či při levé krajnici. Žalobce s tímto názorem nesouhlasí, přičemž vychází především z technických parametrů jednokolek, systematiky zákona o silničním provozu a tvrzené nejednoznačnosti relevantních ustanovení zákona.

[3] Proti rozhodnutí žalovaného podal žalobce žalobu ke Krajskému soudu v Praze (dále jen „krajský soud“). Žalobce v ní namítl, že účelem § 60a zákona o silničním provozu měla být zejména regulace provozu vozítek typu segway s maximální konstrukční rychlostí 20 km/h. Naproti tomu jednokolky (v posuzované věci se jedná o jednokolku *InMotion V13 Challenger*) jsou schopny dosahovat mnohem vyšší rychlosti. Rozdíl mezi segwayi a jednolkami tkví i ve způsobu udržování stability, neboť u jednokolek je za vyvažování zodpovědný její uživatel, avšak u segwaye funguje plné samovyvažování. Na jiné přepravníky se z důvodu jejich nižší maximální rychlosti neuplatní směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2021/2118 ze dne 24. 11. 2021, kterou se mění směrnice 2009/103/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění, ani nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. 1. 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly. Ustanovení § 60a zákona o silničním provozu nelze vykládat v neprospěch žalobce, jestliže zákon nehovoří jednoznačně. V této souvislosti žalobce argumentoval systematikou zákona a smyslem právní regulace. Dle jeho názoru není logické, aby se jednokolky (které mohou jet rychlostí až 90 km/h) směly bez omezení rychlosti pohybovat na levé straně vozovky, tedy proti směru jízdy motorových vozidel. Přitom ve směru provozu (tj. na pravé straně vozovky) se smí pohybovat pomalejší účastníci provozu, jako jsou cyklisté a uživatelé koloběžek, kterým zákon zapovídá jízdu po chodníku. Vývoj techniky dle názoru žalobce předběhl formální znění zákona.

[4] Krajský soud žalobu zamítl. V rozsudku uvedl, že rozhodnutí žalovaného je přezkoumatelné a věcně správné. Elektrická jednokolka disponuje zařízeními, která zaručují automatické vyvažování ve směru vpřed a vzad, stejně jako tomu je u segwaye. Jedná se tedy o přepravník se samovyvažovacím zařízením ve smyslu § 2 písm. nn) a § 60a zákona o silničním provozu. Jednokolku nelze srovnávat s jízdním kolem, které žádným samovyvažovacím zařízením nedisponuje. Povinnosti uživatelů osobních přepravníků se samovyvažovacím zařízením zákon vymezuje jasně. Krajský soud dále argumentoval důvodovou zprávou k zákonu č. 48/2016 Sb., kterým byl novelizován zákon o silničním provozu mj. vložím nového § 60a. Účelem této novely byla regulace rostoucí obliby užívání elektrických přepravníků ve městech mj. s ohledem na jejich bezpečnostní rizika. Režim provozu přepravníků proto tvoří speciální kategorii. Kombinuje v sobě režim chodců

pokračování

a cyklistů s tím, že se maximální možná rychlost přepravníků odvíjí právě od maximální rychlosti účastníků provozu na dané komunikaci. Režim chodců se na přepravníky v některých případech uplatní i proto, že na rozdíl od jízdních kol jsou ovladatelné i v nízkých rychlostech (při rychlosti chůze). Ze zákona vyplývá, že vozovku určenou primárně pro automobily mohou tyto přepravníky využívat pouze tehdy, není-li k dispozici cyklostezka nebo chodník. Zákaz užít silnici obdobně, jako to mohou učinit cyklisté, sice není v zákoně takto výslovně formulován, vyplývá však z logické posloupnosti jednotlivých odstavců § 60a. Není tedy sporu o tom, že žalobce při jízdě na jednokolce nevyužil chodník, přestože ho měl k dispozici, a spáchal tak přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Neobstojí tudíž námitka, že jednání, kterého se žalobce dopustil, není jako přestupek označeno v zákoně. Bez významu je žalobcova polemika o smysluplnosti právní úpravy. Jedná se o návrhy *de lege ferenda*, které však popírají právní stav *de lege lata*. Žalobce nebyl nijak nucen k jím vykreslenému nebezpečnému chování (jízda v protisměru rychlostí 90 km/h), a mohl jet pomaleji po chodníku. Irelevantní jsou i žalobcovy odkazy na evropskou legislativu.

II. Kasační stížnost, vyjádření žalovaného a další podání účastníků

[5] Žalobce (dále též „stěžovatel“) podal proti rozsudku krajského soudu kasační stížnost, jejíž důvody podřadil pod § 103 odst. 1 písm. a) zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“). Navrhl, aby Nejvyšší správní soud (dále jen „NSS“) rozsudek krajského soudu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

[6] Stěžovatel namítl, že zákaz pohybu jednokolek na silnici, je-li k dispozici chodník, ze zákona neplyne. Regulace pohybu jednotlivce ve veřejném prostoru nemůže vyplývat ze soudem dovozené složité interpretace, ale z jasného, určitého, srozumitelného a jednoznačného znění zákona. V opačném případě se ze zásady „neznalost práva neomlouvá“ stává fikce. Otázka pohybu jednokolek není ani v praxi správních orgánů řešena jednotně. V této souvislosti stěžovatel namítl porušení čl. 2 odst. 4 Ústavy a čl. 2 odst. 3 Listiny základních práv a svobod. Ze zákona musí být i laikovi zřejmé, co je po něm jako po adresátovi právní normy požadováno, obzvláště pokud má být za nedodržování zákona trestán.

[7] Krajský soud ve svém rozsudku vycházel ze subjektivně-teleologického výkladu, jiné výkladové metody však upozadil. Nesprávná jsou i východiska, na nichž je založena důvodová zpráva k zákonu č. 48/2016 Sb., tudíž z nich neměl vycházet ani krajský soud. Ta spočívají v chybném předpokladu, že chování osob na přepravnících nebylo před přijetím novely nijak regulováno, a tudíž se tyto osoby považovaly za chodce. To stěžovatel označuje za protimluv, neboť chování chodců v silničním provozu zákon již tehdy reguloval. V zákoně neexistuje žádné ustanovení, které by „nezařaditelné“ účastníky silničního provozu automaticky považovalo za chodce. Dle názoru stěžovatele novela zákona zcela pomíjí, že osobní přepravníky naplňují definici motorových vozidel dle § 2 písm. g) zákona o silničním provozu. Důvodová zpráva je navíc pouze podpůrným dokumentem a odrazem prvotního úmyslu zákonodárce, a nelze ji považovat za úplné výkladové vodítko, jak to učinil krajský soud.

[8] Jelikož jsou přepravníky motorovými vozidly dle § 2 písm. g) zákona o silničním provozu, uplatní se pro ně pravidla obsažená v oddílu 1 dílu 3 tohoto zákona, zejména § 11, který motorovým vozidlům ukládá povinnost pohybovat se po pravé straně vozovky, jakož i § 53 odst. 2, který určuje, že pohyb po chodníku je vyhrazen jen chodcům. Ustanovení § 60a proto nelze chápat jako pouhou výjimku z § 53 odst. 2, ale jako jeho derogaci způsobenou vztahem speciality a generality. Rovněž představuje rozšíření základní úpravy obsažené v dílu 3 zákona, která umožňuje osobám na přepravnících pohybovat se kromě vozovky i na chodnících. Jedná se tedy o oprávnění těchto osob, nikoli o povinnost. Tomu odpovídá i zákonem užitý výraz jako „lze se pohybovat“ nebo „smí se pohybovat“ namísto výrazů „musí“ nebo „nesmí“. Dle názoru stěžovatele takový výklad odpovídá tezi racionálního zákonodárce, jejíž součástí je i zákaz používání homonym. Možnost přepravníků pohybovat se jak po chodníku, tak po silnici vyplývá i z jazykového výkladu § 60a.

[9] Stěžovatel se v žalobě dovolával objektivně-teleologického výkladu, krajský soud se však s tímto výkladem vypořádal pouze nedostatečně subjektivně-teleologickým výkladem, který je obecně považován za slabší interpretační metodu. Stěžovatel namítal, že výklad zaujatý správními orgány není slučitelný s realitou silničního provozu, zejména se zásadami jeho bezpečnosti. Z výkladu provedeného správními orgány by vyplývalo, že by se osoby na přepravnících mohly pohybovat proti směru jedoucích vozidel, a to i rychlostí 90 km/h. Zásada bezpečnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích je přitom nosnou zásadou zákona. Stěžovatel se rovněž ohrazuje vůči tomu, jak krajský soud interpretoval judikaturu NSS týkající se povinností cyklistů. Krajský soud dle názoru stěžovatele chápe uživatele přepravníků jako „trpěné účastníky provozu s nižšími právy“. Z judikatury NSS však vyplývá rovnost mezi účastníky provozu. Nelze některé z nich vylučovat z určitých forem chování pouze na základě větší síly či nebezpečnosti jiných účastníků provozu.

[10] Žalovaný navrhl kasační stížnost zamítnout. Ve svém vyjádření se ztotožnil se závěry vyslovenými krajským soudem. Ze systematiky zákona jasně vyplývá, že povinnosti osob využívající přepravníky nejsou upraveny v díle 3 oddílu 1 až 4 zákona o silničním provozu, ale v oddílu 5, a tudíž mají odlišný režim od motorových vozidel. Přepravníky nenaplňují definici motorového vozidla dle zákona o silničním provozu. Kdyby tomu tak bylo, museli by jejich uživatelé splňovat řadu povinností, které se vztahují na jejich řidiče (tj. získat řidičské oprávnění apod.). Tato argumentace nadto ani nebyla součástí žalobních bodů.

[11] Pro dovození nosných závěrů není třeba žádná hloubková analýza zákona o silničním provozu, ale postačí systematický a jazykový výklad zákona, zejména § 2 a § 60a. Pravidla pohybu přepravníků upravuje § 60a zcela srozumitelně a není třeba je dovozovat žádnými zvláštními výkladovými metodami. Žalovaný odkázal na nález Ústavního soudu ze dne 14. 12. 2021, sp. zn. IV. ÚS 1204/21, který se podrobně věnuje důvodům existence dotčené právní úpravy. Žalovaný odmítl, že by § 60a byl pouze rozšířením § 11 zákona o silničním provozu, a tudíž že by umožňoval přepravníkům pohybovat se po komunikacích obdobně jako motorovým vozidlům. Stěžovatelem prosazovaný výklad by vedl k absurdně benevolentnímu uspořádání provozu. Účelem zavedení § 60a do zákona o silničním provozu bylo vymezit zvláštní režim užívání osobních přepravníků, nikoli rozšiřovat pojem motorového vozidla či umožnit užívat přepravníky dle libosti uživatelů.

pokračování

Je naopak výrazem zásady právní jistoty a předvídatelnosti provozu. Zaručuje, aby všechny kategorie účastníků provozu měly jasné určená pravidla chování. Rovněž je nepřijatelné, aby byla právní norma vykládána způsobem, který popírá její systematické zařazení v zákoně. Zákodárce zcela jistě neusiloval o zařazení přepravníků mezi motorová vozidla, ale o vytvoření samostatné kategorie účastníků provozu.

[12] Stěžovatel v replice uvedl, že námitka, dle níž jsou přepravníky motorovými vozidly ve smyslu zákona o silničním provozu, byla součástí žalobních bodů. Tato otázka je pro posouzení věci stěžejní. Krajský soud ji však zcela opomněl zohlednit. Systematika zákona dělí účastníky provozu do 4 základních kategorií – motorové vozidlo, nemotorové vozidlo, jezdec na zvířeti a chodec. Pojem osobní přepravník je sice zákonem definován, není ale jednou z výše uvedených kategorií, tudíž do jedné z nich musí být zařazen. Znění § 60a zákona o silničním provozu nebrání aplikaci pravidel pro pohyb motorových vozidel i na jednokolky. Není pravdou, že by stěžovatel prosazoval příliš benevolentní výklad zákona, neboť pravidla pohybu motorových vozidel jsou zcela jasná. Stěžovatel jednal v souladu s § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu, a nedopustil se tedy žádného přestupku.

[13] I nadále stěžovatel zastává názor, že právní úprava povinností uživatelů přepravníků není jednoznačná a srozumitelná. Samotné Ministerstvo dopravy a Policejní prezidium (viz vyjádření, která si krajský soud vyžádal v rámci soudního řízení) zastávají názor neslučitelný s názorem správních orgánů. Nejasnost úpravy lze demonstrovat i na sofistikovanosti argumentace krajského soudu. Prostředkem odstraňování výkladových sporů nemohou být nástroje správního trestání. Není přípustné, aby byl stěžovatel trestán za porušení povinnosti, o níž nemají jasno ani orgány státní správy.

[14] Žalovaný dle názoru stěžovatele dezinterpretuje výše poukazovaný náleze Ústavního soudu. Nález totiž naopak spíše podporuje argumentační pozici stěžovatele. Vyplývá z něj, že přepravníky se mohou pohybovat jak v místech, která nemohou využívat cyklisté, tak v místech, která jsou pro ně přímo určená. Ze závěrů Ústavního soudu lze dovodit, že režim přepravníků je *de facto* rovnocenný režimu cyklistů. Rozšířit režim pohybu cyklistů i na přepravníky je z hlediska bezpečnosti provozu nezbytné. Povinnost pohybu v cyklopruzích nelze považovat za zákaz pohybu po vozovce, ale za přiznání statusu cyklisty.

III. Posouzení kasační stížnosti

[15] NSS nejprve posoudil zákonné náležitosti kasační stížnosti a konstatoval, že byla podána včas, osobou oprávněnou, proti rozhodnutí, proti 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.

[16] Dále se zabýval přijatelností kasační stížnosti. Podle § 104a odst. 1 s. ř. s. NSS odmítne kasační stížnost ve věcech, které jsou v řízení před krajským soudem rozhodovány specializovaným samosoudcem, pro nepřijatelnost, pokud svým významem podstatně nepřesahuje vlastní zájmy stěžovatele.

[17] Vymezením institutu nepřijatelnosti a výkladem konceptu přesahu vlastních zájmů stěžovatele se NSS podrobně zabýval v usnesení ze dne 26. 4. 2006, č. j. 1 Azs 13/2006-39, č. 933/2006 Sb. NSS. O přijatelnou kasační stížnost se podle tohoto usnesení může jednat v následujících typových případech: 1) kasační stížnost se dotýká právních otázek, které dosud nebyly vůbec či nebyly plně řešeny judikaturou NSS, 2) kasační stížnost se týká právních otázek, které jsou dosavadní judikaturou řešeny rozdílně, 3) kasační stížnost bude přijatelná pro potřebu učinit judikaturní odklon, tj. NSS ve výjimečných a odůvodněných případech sezná, že je namístě změnit výklad určité právní otázky, řešené dosud správními soudy jednotně, 4) v napadeném rozhodnutí krajského soudu bylo shledáno zásadní pochybení, které mohlo mít dopad do hmotněprávního postavení stěžovatele. O zásadní právní pochybení se v konkrétním případě může jednat především tehdy, pokud: a) krajský soud ve svém rozhodnutí nerespektoval ustálenou a jasnou judikaturu a nelze navíc vyloučit, že k tomuto nerespektování nebude docházet i v budoucnu, b) krajský soud v jednotlivém případě hrubě pochybil při výkladu hmotného či procesního práva.

[18] S ohledem na výše uvedené NSS konstatuje, že kasační stížnost je přijatelná, neboť se dotýká právní otázky, která dosud nebyla v judikatuře NSS řešena. Jedná se o výklad povinností uživatele osobního přepravníku se samovyvažovacím zařízením dle § 60a zákona o silničním provozu a vztah tohoto ustanovení k přestupkové odpovědnosti za nedodržení pravidel v něm obsažených.

[19] Kasační stížnost není důvodná.

[20] Podle § 60a odst. 1 zákona o silničním provozu *na osobním přepravníku se samovyvažovacím zařízením nebo obdobném technickém zařízení (dále jen „osobní přepravník“) se lze na chodníku, stezce pro chodce, stezce pro chodce a cyklisty nebo na odděleném pruhu pro chodce na stezce pro chodce a cyklisty nebo na pěších a obytných zónách pohybovat nejvýše rychlostí srovnatelnou s rychlostí chůze. Pro přejíždění vozovky na osobním přepravníku se § 54 odst. 2 až 4 použijí obdobně. Je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem nebo přechod pro chodce, smí osoba na osobním přepravníku přejíždět vozovku jen na těchto místech. Pro přejíždění železničního přejezdu na osobním přepravníku se § 55 použije obdobně.*

[21] Podle § 60a odst. 2 téhož zákona *pro užití jízdního pruhu vyhrazeného pro cyklisty, stezky pro cyklisty nebo odděleného pruhu pro cyklisty na stezce pro chodce a cyklisty osobou na osobním přepravníku se § 57 odst. 2, 3 a 8 a § 73 použijí obdobně.*

[22] Podle § 60a odst. 3 téhož zákona, *kde není chodník, stezka pro chodce, stezka pro chodce a cyklisty, jízdní pruh vyhrazený pro cyklisty nebo stezka pro cyklisty nebo kde je chodník neschůdný, smí se osoba na osobním přepravníku pohybovat po levé krajnici nebo co nejbližší při levém okraji vozovky. Osoby na osobním přepravníku se v takovém případě smí pohybovat jen jednotlivě za sebou; § 53 odst. 9 se použije obdobně.*

[23] Jednokolka, na které se stěžovatel v době spáchání přestupku pohyboval, je osobním přepravníkem se samovyvažovacím zařízením ve smyslu § 2 písm. nn) a § 60a odst. 1 zákona o silničním provozu. Krajský soud ve svém rozsudku dostatečně důkladně popsal, proč stěžovatelova jednokolka spadá pod tuto zákonnou definici, a ani stěžovatel závěry

pokračování

krajského soudu v kasační stížnosti nijak nezpochybňuje. Je tedy nesporné, že se stěžovatel v danou dobu pohyboval na osobním přepravníku se samovyvažovacím zařízením.

[24] Pravidla pohybu osobních přepravníků na silničních komunikacích upravuje § 60a zákona o silničním provozu. Pro projednávaný případ je stěžejní odstavec 3 tohoto ustanovení. Z něj za užití jazykového výkladu vyplývá, že uživatelé osobních přepravníků mají primárně k pohybu využít chodník, stezku pro chodce, stezku pro chodce a cyklisty, jízdní pruh vyhrazený pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty. Pouze v případě, kdy žádnou ze jmenovaných komunikací nemá osoba pohybující se na osobním přepravníku k dispozici nebo pokud má k dispozici pouze nesjízdňý chodník, je oprávněna využít levou krajnici silnice, příp. levý okraj vozovky. Uvedený závěr vyplývá přímo z textu zákona. V podrobnostech lze odkázat na body 31 a 32 rozsudku krajského soudu, v nichž krajský soud logickou posloupnost jednotlivých pravidel obsažených v § 60a detailně rozebral. Jinou jazykovou interpretaci § 60a odst. 3 nepřipouští.

[25] Obdobně lze odkázat na komentářovou literaturu k § 60a odst. 1 a 3 zákona o silničním provozu. „*Pohyb na vozovce se zde (myšleno v § 60a odst. 1, pozn. NSS) osobě na osobním přepravníku explicitně nezakazuje, což je rozdíl oproti obdobné úpravě obsažené ve vztahu k chodcům v § 53 odst. 1 nebo pro cyklisty v § 57 odst. 1. Ustanovení tedy pouze vymezuje podmínky, které musí jezdec na osobním přepravníku dodržet, užívá-li ke svému pohybu chodník, stezku pro chodce, stezku pro chodce a cyklisty nebo oddělený pruh pro chodce na stezce pro chodce a cyklisty, anebo jede-li v pěši či obytné zóně. Zákaz jízdy osobního přepravníku na vozovce lze nepřímou dovodit až z § 60a odst. 3, a to za použití argumentu a contrario.*“ (viz Bušta, P., Kněžínek, J. *Zákon o silničním provozu: Komentář*. 1. vydání. Wolters Kluwer. 2016. Dostupný v systému ASPI). „*Pro osobní přepravníky se samovyvažovacím zařízením nebo obdobná technická zařízení zákon zavádí pojem ‚osobní přepravník‘.... Jejich uživatelé nejsou považováni za chodce ani řidiče, ale tvoří samostatnou kategorii účastníků provozu na pozemních komunikacích. Z odstavce 3 komentovaného ustanovení vyplývá, že tyto osoby jsou povinny užívat chodník, stezku pro chodce... Pouze tam, kde není chodník, nebo je chodník neschůdný, smí osoba na osobním přepravníku užít levé krajnice.*“ (viz Novopacký, D., Vetešník, P., Bezděkovský, K. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. 1. vydání. Wolters Kluwer. 2022. Dostupný v systému ASPI). „*Z komentovaného ustanovení vyplývá, že jezdec na osobním přepravníku je primárně povinen ke své jízdě využít chodník, stezku pro chodce, stezku pro chodce a cyklisty, jízdní pruh vyhrazený pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty. A pouze jen v případě, že jich není nebo že je chodník neschůdný, se může obdobně jako chodec pohybovat po levé krajnici nebo co nejbližší při levém okraji vozovky.*“ (Zůbek, J., Dirhan, M., Vrba, M., Bodnar, T. a kol. *Zákon o silničním provozu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2025, s. 372.).

[26] Prakticky stejný závěr vyplývá i z nálezu Ústavního soudu ze dne 14. 12. 2021, sp. zn. IV. ÚS 1204/21: „*Zákonná úprava v § 60a zákona o silničním provozu dopadá na přepravníky se samovyvažovacím zařízením. S ohledem na toto zařízení zákonodárce vychází z toho, že přepravník je ovladatelný i při nízkých rychlostech (rychlosti chůze) na rozdíl od kola, které přestává být v nízkých rychlostech stabilní. Osoba na přepravníku se tak může pohybovat za podmínky, že jede rychlostí chůze, i na chodníku, na stezce pro chodce, na odděleném pruhu pro chodce na stezce pro chodce a cyklisty a v pěších zónách (§ 60a odst. 1 zákona o silničním provozu), což podle obecné úpravy neplatí pro cyklisty, kteří tato místa nesmí užívat pro jízdu na kole [§ 39*

odst. 4 ve spojení s § 2 písm. f), § 53 odst. 2 a § 57 odst. 6 téhož zákona], není-li v zákoně stanoveno jinak. Zákonná úprava dále reflektuje, že přepravník může obdobně jako jízdní kolo vyvinout výrazně vyšší rychlost než chodec, v čemž lze jízdní kolo a přepravník připodobnit. Zákonodárce danou skutečnost reflektoval tak, že přepravník lze užívat i na jízdním pruhu vyhrazeném pro cyklisty, stezce pro cyklisty a odděleném pruhu pro cyklisty na stezce pro chodce a pro cyklisty. Na těchto místech se mohou přepravníky pohybovat stejně jako jízdní kola (§ 60a odst. 2 téhož zákona) a provoz přepravníků na těchto místech nelze zakázat ani nařízením obce (§ 60a odst. 5 téhož zákona a *contrario*). Tam, kde není chodník, stezka pro chodce, stezka pro chodce a cyklisty, jízdní pruh vyhrazený pro cyklisty nebo stezka pro cyklisty nebo kde je chodník neschůdný, smí se osoba na přepravníku pohybovat po levé krajnici nebo co nejbližší při levém okraji vozovky (§ 60a odst. 3 téhož zákona). **Popsané užití vozovky či krajnice přepravníky je obdobou jak úpravy pro chodce, kteří se mají pohybovat po chodníku či stezce pro chodce a vozovky či krajnice mohou užít tam, kde není chodník (§ 53 odst. 1 a 3 téhož zákona), tak úpravy pro cyklisty, kteří musí užít jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty a stezky pro cyklisty, jsou-li zřízeny (§ 57 odst. 1 téhož zákona), tj. cyklisté vozovku nesmí užít tam, kde jsou zřízeny stezky pro cyklisty, či nesmí užít jinou část vozovky než vyhrazený pruh.** Lze shrnout, že osoby na přepravnících mají některé charakteristiky společné s chodci (avšak odlišné od cyklistů) jako např. možnost bezpečného pohybu rychlostí chůze. Jiné mají zase společné s cyklisty, ale odlišné od chodců (možnost vyvinout vyšší rychlost s hrozícími následky při kolizích vzhledem k váze přepravníku spolu s váhou přepravované osoby). Existence odlišných vlastností, kterými se pohyb přepravníků liší od pohybu jak chodců, tak cyklistů, dává racionální podklad pro zvláštní úpravu přepravníků.“ Zejména z části zvýrazněné NSS jednoznačně vyplývá, že užití komunikace pro chodce či cyklisty namísto vozovky je pro uživatele osobních přepravníků obligatorní, nikoli pouze fakultativní možností (jak se snaží stěžovatel dovodit v replice).

[27] Lze dodat, že všechny citované názory se opírají primárně o jazykový výklad dotčených ustanovení. Obdobné závěry ostatně vyplývají i z důvodové zprávy k zákonu č. 48/2016 Sb., z níž vycházel krajský soud. Jazykový výklad tudíž odpovídá i úmyslu zákonodárce. Je přitom třeba poznamenat, že interpretace právní normy v rozporu s jazykovým výkladem je možná pouze tehdy, existují-li pro odchýlení se od něj silnější argumenty (srov. Wintř, J. *Metody a zásady interpretace práva*. Praha: Auditorium, 2013, s. 206-208).

[28] NSS má za to, že zákon o silničním provozu upravuje povinnosti osoby pohybující se na osobním přepravníku, které jsou podstatou přestupku v projednávané věci, zcela jasně. Stěžovatel se pohyboval na osobním přepravníku, k čemuž měl využít chodník. To neučinil, přestože jej měl k dispozici. Založení odpovědnosti za přestupek přitom nebrání, že povinnost využít k jízdě na osobním přepravníku chodník lze dovodit ze zákona prostřednictvím argumentu *a contrario*. Oprávnění osoby pohybující se na osobním přepravníku užít vozovku či krajnici je vázáno na splnění podmínky srozumitelně a jednoznačně upravené v § 60a odst. 3 zákona o silničním provozu. Není-li tato podmínka (hypotéza právní normy) splněna, nemůže se uplatnit dovolení, které je dispozicí dané právní normy. Jedná se o jednoduchý logický výklad právní normy. Pokud stěžovatel jednal způsobem, jenž je povolený pouze při splnění určité podmínky, v situaci, kdy tato podmínka splněna nebyla, jednal nedovoleně. Z toho lze bez jakýchkoliv pochybností odvodit existenci

pokračování

právní povinnosti, byť není výslovně jazykově formulována v právní normě jako povinnost (tj. s využitím obrátů jako „je povinen“, „nesmí“, „je zakázáno“). Stěžovatel byl potrestán za přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Jedná se o sběrné ustanovení, které postihuje porušení všech povinností v hlavě II zákona, tedy povinností nepojmenovaných specificky v písmenech a) až j) téhož ustanovení. Odpovědnost za porušení konkrétní povinnosti vyplývající z hlavy II správní orgány dovozují logikou *a contrario*. Jednou z takových povinností může být i povinnost obsažená v § 60a odst. 3 zákona o silničním provozu.

[29] Žádný ze stěžovatelových argumentů nemůže na těchto závěrech nic změnit. Stěžovatel konstantně argumentuje technickými parametry přepravníku (zejména maximální rychlostí jednokolky) a nedostatečností stávající právní úpravy v kontextu technologického pokroku. NSS se přitom ztotožňuje s krajským soudem v tom, že se jedná spíše o návrhy *de lege ferenda*, které by měl stěžovatel prosazovat prostřednictvím politických aktivit, nikoli před správními soudy. Ty jsou totiž zavázány rozhodovat v souladu se stavem *de lege lata*.

[30] NSS uznává, že platná pravidla užívání osobních přepravníků se samovyvažovacím zařízením uživatelům jednokolek prakticky znemožňují využít jejich plný technický potenciál. Je zřejmé, že má-li uživatel jednokolky povinnost pohybovat se po komunikacích určených pro chodce nebo cyklisty rychlostí, která je (v závislosti na typu komunikace) srovnatelná s rychlostí chůze, nebo v případě komunikací určených pro cyklisty nejvýše rychlostí, která neohrožuje ostatní účastníky provozu (viz § 60a odst. 1 a 4 zákona o silničním provozu), nemůže jednokolka zpravidla dosáhnout maximální možné rychlosti. Zároveň NSS souhlasí se stěžovatelem v tom, že by bylo krajně nebezpečné, aby se pohyboval maximální rychlostí jednokolky proti směru jedoucích vozidel (v místech, kde je oprávněn užít levou krajnici či se pohybovat při levém okraji vozovky).

[31] Tyto závěry však na posouzení věci nemohou nic změnit. Předně je zcela běžné a pochopitelné, že zákonná úprava reaguje na technologický vývoj *ex post*. Není reálné předpokládat, že zákonodárce bude právní úpravu novelizovat jen proto, že očekává příchod nového trendu v osobní dopravě. Regulace silničního provozu ostatně není jediným odvětvím správního práva obsahujícím normy, které byly přijaty v době, kdy byl stav techniky zcela odlišný od nejmodernější doby. To však neznamená, že by takové normy byly nyní beze smyslu, nebo že by je dokonce jejich adresáti nemuseli pro jejich subjektivní zastaralost dodržovat (srov. rozsudek NSS ze dne 15. 5. 2023, č. j. 4 As 17/2023-34).

[32] V posuzované věci navíc nelze učinit závěr, že by pravidla jízdy jednokolek byla v rozporu se současnou realitou, nebo dokonce v rozporu se zásadou bezpečnosti provozu. Především je to totiž sám uživatel jednokolky, v nynější věci stěžovatel, kdo je zodpovědný za to, aby při jízdě na jednokolce neohrožoval sebe ani své okolí. Pokud stěžovatel hodlá vyrazit do provozu na/v jakémkoliv dopravním prostředku, musí dodržovat zákonem stanovená pravidla, tedy zejména pohybovat se po určených komunikacích a nepřekračovat přitom maximální povolenou rychlost. Stěžovatel nemůže dost dobře očekávat, že veřejná moc aprobejve jeho vůli adaptovat si pravidla provozu svým osobním potřebám

a preferencím. Je tomu právě naopak – stěžovatel měl povinnost přizpůsobit svoji jízdu pravidlům provozu.

[33] Stěžovatelova argumentace stran technických možností jednokolky budí dojem, že nemá jinou možnost, než aby využíval veškerý technický (rychlostní) potenciál jednokolky. Tak tomu ale není; jednokolka je zcela jistě schopná pohybu i při daleko nižší rychlosti. V technických možnostech jednokolky tedy rozhodně je, aby mohl její uživatel jezdit rychlostí chůze po chodníku. NSS dodává, že na trhu je k dispozici řada vozidel, jejichž technické možnosti značně přesahují to, co je v provozu na českých pozemních komunikacích dovolené. Dle účinných předpisů tak například nelze používat plně autonomní automobily či využívat maximální výkon některých vozidel s ohledem na nejvyšší povolenou rychlost. Důvody takových omezení tkví logicky v zajištění bezpečnosti provozu, s čímž souvisí i limity infrastruktury či potřeba rozsáhlejší novelizace pravidel silničního provozu. Uvedené platí i o provozu osobních přepravníků se samovyvažovacím zařízením. Zákodárce musel nutně pracovat s těmi typy komunikací, které jsou pro pohyb osob k dispozici, přičemž dospěl k závěru, že s ohledem na bezpečnost všech účastníků provozu (včetně uživatelů přepravníků) se jako nejvhodnější jeví regulace nyní obsažená v § 60a zákona o silničním provozu (viz části důvodové zprávy citované v bodech 25 a násl. rozsudku krajského soudu).

[34] Argumentuje-li stěžovatel tím, že by bylo nebezpečné jet na jednokolce proti směru jízdy vozidel rychlostí 90 km/h, mívá se tak s předmětem nynějšího sporu. Stěžovatel totiž nebyl potrestán za to, že by jel po pravé straně vozovky místo po levé, ale že k jízdě nepoužil chodník. Jen na okraj NSS poznamenává, že k tak rychlé jízdě proti směru jízdy vozidel zákon stěžovatele nijak nenutí. Stěžovatel má vždy možnost jet nižší rychlostí nebo z jednokolky sestoupit a jít pěšky či předem zvolit vhodnější trasu s chodníky a cyklostezkami.

[35] Stěžovatel dále namítá, že osobní přepravníky se samovyvažovacím zařízením je třeba považovat za motorová vozidla ve smyslu § 2 písm. g) zákona o silničním provozu, a proto je na ně třeba aplikovat pravidla dle oddílu 1 dílu 3 hlavy II téhož zákona. Dodává, že pohyb po chodníku není povinností, ale právem uživatele přepravníku, neboť § 60a představuje derogaci § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu (pravidlo, že chodníky jsou určeny pouze pro chodce).

[36] Z napadeného rozsudku vyplývá, že se krajský soud výkladem § 60a odst. 3 zákona o silničním provozu s ohledem na argument systematikou zákona dostatečně zabýval, a to v ohledech výslovně akcentovaných v žalobní argumentaci. Nelze jej proto považovat za nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů. V kasační stížnosti pak stěžovatel své argumenty týkající se systematického výkladu daného ustanovení prohloubil poukazem na další souvislosti, s nimiž se NSS vypořádá níže.

[37] Stěžovatel v podstatě zastává názor, že osobní přepravníky se mohou pohybovat prakticky kdekoli bez omezení a dle libosti. Jelikož se dle jeho názoru jedná o motorová vozidla, smí se pohybovat po pravé straně vozovky. Zároveň se s ohledem na § 60a zákona o silničním provozu mohou pohybovat po levé straně vozovky, případně po chodníku nebo

pokračování

komunikacích určených pro cyklisty. Kromě toho, že takový výklad je dle názoru NSS zcela v rozporu s realitou silničního provozu, neodpovídá ani zákonu. Popírá totiž znění zákona, jeho jazykový výklad, systematiku i racionální výklad zákona, jehož význam tkví zejména v zajištění bezpečnosti provozu.

[38] Třebaže stěžovatel uvedl, že otázku, zda lze osobní přepravníky považovat za motorová vozidla, považuje za stěžejní, NSS jeho názor nesdílí. Naopak považuje tuto polemiku za právně nevýznamnou pro posouzení projednávané věci, a tak pro neúčelnost neprovedl důkaz předloženým vyjádřením Ministerstva dopravy ze dne 10. 6. 2025 týkajícím se potřeby mít řidičské oprávnění k užívání osobních přepravníků. Ačkoliv mají osobní přepravníky bezesporu motor, zákon pro jejich provoz na pozemních komunikacích stanoví vlastní svébytná pravidla v § 60a. Ta jsou v určitých bodech v přesném protikladu v porovnání s pravidly provozu motorových vozidel, zejména pokud se jedná o vztah § 11 odst. 1 a § 60a odst. 3. Zatímco § 11 přikazuje řidičům motorových vozidel pohybovat se po pravé straně vozovky, § 60a odst. 3 přikazuje uživatelům osobních přepravníků zcela opačný způsob jízdy – pohybovat se po chodníku a ve stanovených případech užít levou stranu vozovky. Aplikace obou pravidel přitom není v praxi silničního provozu možná (pravidla jsou vzájemně neslučitelná). Z hlediska bezpečnosti provozu a jeho předvídatelnosti pro ostatní účastníky není udržitelné, aby měl uživatel osobního přepravníku povinnost jet po pravé straně vozovky a současně povinnost jet po chodníku, případně využít levý okraj vozovky, nebo si mezi těmito možnostmi libovolně vybírat. To vyvrací stěžovatelovu tezi, že § 60a odst. 3 zákona o silničním provozu neobsahuje svébytnou úpravu pravidel užívání osobních přepravníků, nýbrž pouze rozšiřuje oprávnění jejich uživatelů nad rámec toho, co pro ně vyplývá z pravidel pro jízdu motorovými vozidly.

[39] Tyto závěry vyplývají rovněž ze systematiky zákona o silničním provozu. Oddíl 5 dílu 1 hlavy II zákona, jehož je § 60a součástí, totiž stanoví zvláštní pravidla pro pohyb účastníků provozu odlišných od motorových vozidel. Jedná se o ustanovení aplikovatelná přímo na daného účastníka silničního provozu. Na provoz osobních přepravníků jako samostatnou kategorii dopravních prostředků se aplikují specifická pravidla, která v sobě kombinují pravidla pro chodce a cyklisty (viz výše poukazovaný nálezn Ústavního soudu či komentářová literatura). Jedná se však i nadále o pravidla svébytná, která vylučují aplikaci jiných pravidel dle zákona o silničním provozu platných pro chodce, cyklisty či motorová vozidla, která jsou s těmito svébytnými pravidly v rozporu. V tomto smyslu je tedy sice pravdou, že § 60a zákona o silničním provozu vylučuje aplikaci § 53 odst. 2 téhož zákona na provoz přepravníků, neboť v opačném případě by nebylo možné, aby přepravníky jezdily po chodnících (ostatně § 53 odst. 2 omezuje pravidlo, podle něž chodníky nesmí užívat jiní účastníci provozu než chodci, dodatkem „*pokud není v tomto zákoně stanoveno jinak*“). Zároveň však vylučuje i aplikaci § 11 zákona o silničním provozu, neboť i ten je v rozporu s jasně formulovaným pravidlem, že po vozovce se přepravníky mohou pohybovat pouze v určitých případech, a to po její levé straně. Není významné, zda se osobní přepravníky řadí do nějaké zákonem vymezené kategorie účastníků provozu (tedy zda jde např. o motorová vozidla), neboť je zřejmé, že zákonodárce pro ně vytvořil samostatnou kategorii práv a povinností.

[40] V tomto ohledu nelze přisvědčit ani námitce, že možnost přepravníků pohybovat se v pružích pro cyklisty automaticky znamená přiznání statusu cyklisty jejich uživatelům. Zákon zcela jasně vymezuje povinnosti uživatele osobních přepravníků. To, že v určitých ohledech se podobají povinnostem cyklisty (což je dáno odkazem na některá ustanovení upravující užívání komunikací cyklisty), neznamená, že se na užívání osobních přepravníků použije automaticky právní režim cyklistů bez dalšího.

[41] NSS rovněž podotýká, že stěžovatelův výklad obrátů „lze se pohybovat“ a „smí se pohybovat“ obsažených v § 60a zákona o silničním provozu je značně zavádějící. Obrát „lze se pohybovat“ užitý v odst. 1 tohoto ustanovení se zcela zřetelně vztahuje k rychlostnímu omezení jízdy na přepravníku, pokud se pohybuje (mimo jiné) na chodníku. Povahu limitačního ustanovení mají i odst. 2 a 4. Odstavec 3 tohoto ustanovení naproti tomu upravuje mimo jiné možnost použít levou krajnici (případně levou stranu vozovky). Tato možnost je ale zcela zjevně výjimkou z pravidla, které stanoví povinnost jízdy po chodníku (a jiných zde vyjmenovaných komunikacích).

[42] Stěžovatel v této souvislosti poukazuje na předpoklad racionálního zákonodárce a s tím spojený zákaz používání homonym. Dovozuje z toho, že je-li v právním předpise užito určité slovo či formulace v různých ustanoveních, měl by jim být přiznán totožný význam. NSS připouští, že by bylo možné představit si vhodnější formulaci sporné právní povinnosti. Především nepovažuje z hlediska srozumitelnosti za vhodné, aby byla určitá povinnost ve formě zákazu vyjádřená pouze výjimkou z tohoto zákazu vázanou na splnění konkrétní podmínky (k tomu viz bod [28] výše). To, že § 60a odst. 3 není z hlediska legislativní techniky nejzdařilejší a důsledně neužívá totožné jazykové prostředky (formulace) k vyjádření práv a povinností v celém právním předpisu, však neznamená, že z něj nelze dotčenou povinnost poměrně jednoduše vyvodit, čehož je dozajista schopen i laik. Rozhodnou právní úpravu totiž nelze považovat za nejasnou, nejednoznačnou nebo nesrozumitelnou.

[43] Jak již NSS uvedl výše, je to zejména uživatel přepravníku, který hodlá s přepravníkem vyjet do provozu, kdo má vyvinout alespoň elementární snahu patřičně se poučit o svých povinnostech. Například mohl využít výše citovanou komentářovou literaturu, jejíž část již byla v době spáchání přestupku dostupná. Problematiku povinností uživatelů jednokolek již v roce 2021 vyložil i Ústavní soud (viz výše). Stěžovatel naopak nemohl legitimně spoléhat na to, že mu bude z důvodu neznalosti pravidel tolerováno užívání jednokolky dle jeho libosti. Postup, kdy by stěžovatel vjel do provozu na jednokolce neznaje své povinnosti, by byl naopak značně nezodpovědný vůči ostatním účastníkům silničního provozu, i vůči němu samotnému.

[44] Na tomto závěru nemůže nic změnit ani argument, že praxe vymáhání povinností dle § 60a zákona o silničním provozu není jednotná (stěžovatel toto tvrzení nadto nijak nedokládá). Rovněž není podstatné, zda se o rozhodné právní úpravě jako o nejednoznačné vyjádřilo Policejní prezidium. NSS totiž tento názor nesdílí. Ke správnému výkladu § 60a není třeba žádných jiných interpretačních metod než výkladu jazykového. Nevyplývá z něj, že by uživatelé přepravníku měli povoleno pohybovat se po pravé straně vozovky stejně

pokračování

jako cyklisté nebo automobily; *a contrario* z něj vyplývá opak. To je pro posouzení projednávané věci stěžejní, neboť právě tuto povinnost stěžovatel nedodržel.

[45] Stěžovatel krajský soud kritizuje za to, že svůj rozsudek opřel o důvodovou zprávu k zákonu č. 48/2016 Sb., kterou stěžovatel považuje za věcně nesprávnou. K tomu NSS s ohledem na výše uvedené uvádí, že znění části důvodové zprávy, z níž krajský soud vycházel, odpovídá jazykovému výkladu § 60a zákona o silničním provozu. Krajský soud navíc svůj rozsudek nezaložil pouze na výkladu důvodové zprávy, ale učinil i vlastní, zcela autonomní úvahy (viz zejm. body 31 a násl. rozsudku). Přestože je NSS toho názoru, že správný výklad § 60a zákona o silničním provozu je seznatelný i bez bližší analýzy důvodové zprávy, nelze učinit závěr, že by bylo odůvodnění rozsudku zbytečně složité či těžko srozumitelné. Krajský soud se v něm musel vypořádat se stěžovatelovými argumenty a snažil se tuto v judikatuře dosud neřešenou právní otázku pojmout komplexně (tj. nepominout žádný v úvahu přicházející aspekt). Není tedy pravdou, že § 60a zákona o silničním provozu obsahuje nejasně vymezená pravidla, jejichž výklad by musel krajský soud dovozovat složitými interpretačními metodami. Výtky, které stěžovatel vůči důvodové zprávě vznáší, se nadto do jisté míry mýlí s předmětem nynějšího sporu. To, že před přijetím novely nebyl pohyb osob na osobních přepravnících zákonem nijak regulován, není v žádném logickém protimluvu s faktem, že pohyb chodců již regulován byl. A i kdyby se o protimluv jednalo, nemění to nic na tom, že po přijetí novely tvoří uživatelé osobních přepravníků svébytnou kategorii účastníků silničního provozu.

[46] Pokud jde o námitku poukazující na závěry rozsudku NSS ze dne 21. 12. 2023, č. j. 4 As 102/2023-25, č. 4565/2024 Sb. NSS, je třeba mít na zřeteli konkrétní právní otázku, která byla v daném rozsudku řešena. Jednalo se o výklad § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu, jenž ukládá cyklistům povinnost užít jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty, v tom směru, zda je cyklista povinen užít i stezku pro chodce a cyklisty. NSS poukázal na to, že zákon v jiných ustanoveních rozlišuje mezi stezkou pro cyklisty a stezkou pro chodce a cyklisty, a zavrhl rozšiřující výklad právní normy pro účely správního trestání. Za této situace následně dovodil, že cyklista může užít k jízdě i silnici, neboť je plnohodnotným účastníkem silničního provozu. V nyní posuzovaném případě je však právní úprava odlišná a NSS neřeší situaci, zda stěžovatel měl vzhledem k místním podmínkám jet po takovém typu komunikace, která není vyjmenována v § 60a odst. 3 zákona o silničním provozu. Zákon upravuje danou situaci jasně, a proto úvahy o tom, zda je osoba pohybující se na osobním přepravníku plnohodnotným účastníkem silničního provozu a zda mu náleží z toho vyplývající veškerá práva a povinnosti, jsou bezpředmětné.

IV. Závěr a náklady řízení

[47] NSS neshledal z výše uvedených důvodů kasační stížnost důvodnou, a proto ji v souladu s § 110 odst. 1 větou druhou s. ř. s. zamítl.

[48] O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti rozhodl NSS podle úspěchu ve věci v souladu s § 60 odst. 1 větou první s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatel v řízení nebyl úspěšný, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovaný měl ve věci plný úspěch,

avšak nevznikly mu žádné náklady nad rámec úřední činnosti, a proto mu soud náhradu nákladů řízení nepřiznal.

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

V Brně dne 25. února 2026

Tomáš Kocourek
předseda senátu