

USNESENÍ

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Martina Lachmanna a soudců Martina Bobáka a Jana Ferfeckého ve věci

žalobkyně: **Správa železnic, státní organizace**, IČO 70994234
sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha

proti
žalovanému: **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže**
sídlem třída Kpt. Jaroše 7, 602 00 Brno

**v řízení o žalobě proti rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 8. 1. 2013,
čj. 151/2012-130-SPR/2**

takto:

Věc se postupuje Krajskému soudu v Brně.

Odůvodnění:

1. Tento spor má spleťtou historii. Na počátku stojí rozhodnutí ze dne 10. 9. 2012, čj. DUCR-46093/12/Kj, kterým Drážní úřad (drážní úřad) dle § 34g odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., zákona o dráhách (zákon o dráhách), změnil prohlášení o dráze celostátní a regionální platné na období 2011/2012 a také změnil text informačního sdělení žalobkyně zveřejněný v Převážním a tarifním věstníku. Žalobkyně se odvolala. Ministerstvo dopravy jako tehdy příslušný správní orgán rozhodnutí čj. DUCR-46093/12/Kj dílem změnilo, a ve zbytku potvrdilo.
2. Žalobkyně se proti tomuto rozhodnutí bránila u civilních soudů. O věci rozhodl Okresní soud v Ostravě rozsudkem ze dne 10. 11. 2021, čj. 63 C 75/2019-816, ve znění opravného usnesení ze dne 4. 5. 2023, čj. 63 C 75/2019-942. Proti tomuto rozsudku se žalobkyně odvolala. Krajský soud v Ostravě rozsudek 63 C 75/2019 zrušil ve výrocích I, III a IV a řízení v tomto rozsahu zastavil (výrok I usnesení ze dne 20. 6. 2024, čj. 15 Co 164/2022-1101). Výrokem II téhož usnesení poučil žalobkyni o tom, že má možnost podat žalobu proti správnímu orgánu ve správním soudnictví, a to k Městskému soudu v Praze, a dále o tom, že pokud podá žalobu do jednoho měsíce od právní moci usnesení, pak ji podá včas.
3. Žalobkyně v souladu s poučením podala nynější správní žalobu u Městského soudu v Praze, a to v jednoměsíční k tomu stanovené lhůtě. Žalobkyně se opětovně domáhá zrušení rozhodnutí specifikovaného v záhlaví, nyní u správního soudu.
4. Soud nepřehlédl, že Ministerstvo dopravy ve vyjádření k žalobě vyjevilo pochybnost o své pasivní legitimaci v tomto sporu. Konkrétně uvedlo následující:

Rozhodování regulačního subjektu ve vztahu ke zprávě o síti, tedy v tuzemských podmínkách Drážního úřadu ve vztahu k prohlášení o dráze, má být dle čl. 30 odst. 1 Směrnice 2001/14/ES nezávislé na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků a přidělováním subjektu, přičemž všechny tyto tři role zastávala v inkriminované době i dosud žalobkyně. Žalovaný zastával v době vydání rozhodnutí čj. 151/2012-130-SPR/2 postavení odvolacího správního orgánu podle § 56 písm. c) zákona o dráhách ve správních řízeních proti rozhodnutí Drážního úřadu o námitkách proti prohlášení o dráze podle § 34g odst. 3 zákona o dráhách v tehdy rozhodném znění. Tato pozice žalovaného byla zpochybněna rozsudkem prvního senátu Soudního dvora EU ze dne 11. července 2013 ve věci C-545/10. Jeho bod 104 konstatuje, že „správní rozhodnutí přijatá regulačním subjektem smí podléhat pouze soudnímu přezkoumání“, a v návaznosti na to bod 126 praví, že „Česká republika tím, že stanovila, že rozhodnutí regulačního subjektu musí být nejprve napadena odvoláním ve správním řízení, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 30 odst. 5 směrnice 2001/14“. Výše zmíněný postup řešení sporu navržený soudem by tak v praxi nerespektoval citovaný rozsudek Soudního dvora EU, neboť by bezprostřední rozhodování o postupu

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

regulačního subjektu, Drážního úřadu, bylo odňato soudu, a přiděleno Ministerstvu dopravy coby správnímu orgánu, vůči němuž je regulační subjekt v závislosti v rámci správní hierarchie. Konečně nelze zapomínat, že Ministerstvo dopravy v daném případě současně zastává pozici drážního správního úřadu, vlastníka celostátní a drtivě většiny regionálních drah, jakož i zřizovatele manažera této železniční infrastruktury, tj. žalobkyně, dále pozici objednatele dálkové železniční dopravy v závazku veřejné služby a konečně roli zástupce vlastníka největšího tuzemského železničního dopravce v osobní, respektive nákladní dopravě. Tyto vzájemně kontradiktorní role nedovolují, aby Ministerstvo dopravy nezávisle rozhodlo o prohlášení o dráze namísto soudu. Z toho důvodu by řešení předmětného sporu v rámci zákona č. 77/1997 Sb. mohli napadnout ostatní dopravci i Evropská komise jako netransparentní, diskriminační a nikoliv nezávislé.

V krátkosti lze shrnout, že s ohledem na již zmíněné přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru a jejím nahrazení (mj.) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti se situace v oblasti regulace železniční dopravy institucionálně změnila tak, že s účinností od 1. dubna 2017 vznikl Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, coby ústřední orgán státní správy, jež vykonával danou agendu, která byla v předchozím období svěřena Drážnímu úřadu, potažmo Ministerstvu dopravy coby odvolacímu správnímu orgánu.

Žalovaný zde tuto okolnost zmiňuje v úvodu svého vyjádření především proto, zda-li je vůbec na místě jeho pasivní legitimace, kdy – ač bezesporu vydal napadené rozhodnutí čj. 151/2012-130-SPR/2 – působnost na úseku regulace železniční dopravy a pravomoci s tím související Ministerstvu dopravy zanikly právě v souvislosti se vznikem Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, kterému byla tato agenda výlučně svěřena. Žalovaný dále sděluje, že v současnosti již ani zmiňovaný Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře danou agendu nevykonává, neboť byl vlivem nabytí účinnosti zákona č. 464/2023 Sb., kterým se mění a ruší některé zákony v souvislosti se zrušením Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, zrušen a oblast regulace železniční dopravy byla v souvislosti s tímto krokem svěřena Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.

a) Pasivně legitimovaným je Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

5. Soud v tomto souhlasil s Ministerstvem dopravy. Působnost drážního úřadu a také Ministerstva dopravy přešla na Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, resp. na jeho předsedu, a posléze od počátku roku 2024 přešla na v záhlaví specifikovaného žalovaného, resp. na jeho předsedu.
6. Soud nejdřív poukazuje na to, že v této věci drážní správní úřady rozhodovaly ve věci změny prohlášení o dráze dle § 34g odst. 3 zákona o dráhách ve znění k datu vydání napadeného rozhodnutí, dle něhož mohly autoritativně z pozice správního orgánu měnit text prohlášení o dráze. Dle právě odkazovaného ustanovení tehdy platilo následující: *Zjistí-li drážní správní úřad nesprávný postup při zpracování prohlášení o dráze včetně kritérií v něm obsažených nebo při procesu přidělování kapacity dopravní cesty včetně jeho výsledků a způsobu stanovení cen, rozhodne o změně prohlášení o dráze včetně kritérií v něm obsažených nebo rozhodne o přidělení kapacity dopravní cesty včetně způsobu stanovení cen.*
7. Tato právní úprava později naznačila změny pro rozpor s právem EU. Podle § 54 odst. 1 zákona o drahách ve znění účinném od 1. 4. 2017 státní správu ve věcech drah vykonávají drážní správní úřady, kterými jsou Ministerstvo dopravy a Drážní úřad. Státní správu ve věcech drah vykonávají rovněž Drážní inspekce a Úřad (Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře¹). Od tohoto momentu se státní správa ve věcech drah štěpila, a to dle pravomocí specifikovaných v konkrétních ustanoveních zákona o dráhách, resp. v zákoně č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, který nabyl účinnosti dne 1. 4. 2017. Soud má dále za to, že nadále je třeba přísně rozlišovat mezi pravomocemi, které zůstaly u drážních správních úřadů, a které od 1. 4. 2017 přešly na Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře. Tyto pravomoci nelze nadále „slévat“ do jednoho sběrného koše, jak soud vysvětlí níže.
8. Zákonodárce současně s touto změnou změnil původní koncepci přezkumu prohlášení o dráze. Nutno podotknout, že zejména vytvořil nový úřad, který převzal notnou část pravomocí drážních

¹ Soud současně poznamenává, že dle téhož ustanovení ve znění od 1. 1. 2024 pak na místo Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře vstoupil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže.

správních úřadů. Dle § 3 odst. 1 zákona o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, účinného od 1. 4. 2017, byl tento úřad nově ústředním správním úřadem pro

- a) užívání drážní a letecké dopravní infrastruktury a přístup k této infrastruktuře,
- b) užívání zařízení služeb na drážní dopravní infrastruktuře a přístupu k těmto zařízením,
- c) cenovou kontrolu v oblasti užívání drážní dopravní infrastruktury a zařízení služeb podle zákona upravujícího působnost orgánů České republiky v oblasti cen a
- d) poskytování podpory provozování evropské služby elektronického mýtného.

Dle odst. 2 téhož ustanovení je Úřad *při výkonu své působnosti nezávislý, postupuje nestranně a řídí se přitom pouze zákony a jinými právními předpisy.*

9. Dále zákonodárce také „převlékl“ původní ustanovení zákona o dráze do nové textace vč. nového paragrafového znění. Dle nově účinného § 32, který řeší přidělování kapacity dráhy od 1. 4. 2017, platilo, že *kapacita dráhy se přiděluje na dráze celostátní a regionální a na veřejně přístupné vlečky. Přídělcem kapacity dráhy je provozovatel dotčené dráhy; je-li dráha ve vlastnictví státu, je přídělcem Správa železniční dopravní cesty* (odst. 1).
10. Dle tehdy nově účinného § 33 odst. 1 zákona o dráze *přídělcem zpracuje prohlášení o dráze, ve kterém stanoví nediskriminační pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, pro přístup na dráhu, její užití a pro výpočet ceny za toto užití, a zveřejní je nejpozději 12 měsíců přede dnem nabytí platnosti jízdního řádu způsobem umožňujícím dálkový přístup. Přídělcem alespoň 30 dnů přede dnem zveřejnění prohlášení o dráze umožní osobám, které o to mají zájem, aby se vyjádřily k jeho obsahu. Přídělcem prohlášení o dráze zveřejní v českém jazyce a v překladu do alespoň jednoho jazyka jiného členského státu.*
11. Dlužno přiznat, že v zákoně o dráhách ve znění účinném od 1. 4. 2017 nelze najít stejné ustanovení, jako obsahoval § 34g odst. 3 ve znění účinném v roce 2012 či v roce 2013. Po vytvoření Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře zákonodárce zakotvil nový algoritmus přezkumu prohlášení o dráze dle § 34e zákona o dráhách ve znění od 1. 4. 2017, dle něhož platilo následující.
 - (1) Úřad na návrh žadatele o přidělení kapacity dráhy nebo z moci úřední rozhodne, zda některá z částí zveřejněného prohlášení o dráze není v rozporu s tímto zákonem. Bylo-li prohlášení o dráze zveřejněno z důvodu změn údajů v něm obsažených, návrh lze podat jen ohledně těchto změn.
 - (2) Návrh musí obsahovat údaje o tom, která část prohlášení o dráze je v rozporu s tímto zákonem, v čem je tento rozpor spatřován, a označení důkazů potřebných k jeho prokázání.
 - (3) Rozhodne-li Úřad, že některá z částí prohlášení o dráze je v rozporu s tímto zákonem, stanoví v rozhodnutí přiměřenou lhůtu, po jejímž uplynutí nelze takovou část použít. Přídělcem část, která je v rozporu s tímto zákonem, nahradí částí novou, kterou zaznamená do prohlášení o dráze a prohlášení o dráze opětovně zveřejní.
 - (4) Úřad je povinen vydat rozhodnutí nejpozději do 40 dnů ode dne zahájení řízení.
12. Dle čl. II odst. 6 přechodných ustanovení v novele zákona o dráhách č. 319/2016 Sb. platí, že řízení *podle § 34g a 34j zákona č. 266/1994 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona* [tj. před 1. 4. 2017], *zabýjená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí podle zákona č. 266/1994 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.*
13. Z právě uvedeného přechodného ustanovení plyne, že neskončená řízení dle § 34g odst. 3 zákona o dráhách je třeba i po 1. 4. 2017 dokončit podle předcházející právní úpravy. Toto ustanovení se ovšem neuplatní. Prvně nutno říct, že za specifických podmínek tohoto případu na nynější situaci nelze pohlížet jako na neskončené řízení, jelikož správní řízení bylo pravomocně skončeno ještě před účinností nové právní úpravy ode dne 1. 4. 2017. Zadruhé, i pokud by soud měl zrušit nyní napadené rozhodnutí, další řízení v této věci by podle původně účinného práva nemohl vést drážní úřad, resp. Ministerstvo dopravy jako odvolací orgán. Od 1. 4. 2017 ani drážní úřad, ani Ministerstvo dopravy v této věci nemohly vykonávat žádné úkony, jelikož v důsledku nyní již letité regulace práva EU, zásahu Soudního dvora EU (viz citované vyjádření shora) a změny zákona již tyto správní orgány ztratily původní speciální výšeč působnosti na úseku regulace železniční dopravy. Tyto pravomoci jim zanikly v souvislosti se vznikem nového ústředního úřadu – Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře – jemuž zákonodárce od 1. 4. 2017 svěřil celou tuto

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

agendu. Dovolávání se opačného výkladu by odporovalo nejen vnitrostátnímu právu, ale též právu EU.

14. Jakkoli § 34g odst. 3 zákona o dráhách ve znění do 31. 3. 2017 zcela neodpovídá § 34e zákona o dráhách účinnému od 1. 4. 2017, jde jen o evoluci v přezkumu prohlášení o dráze. Právě cit. § 34e zákona o dráhách je nutné považovat za dobový ekvivalent jemu předcházejícího § 34g odst. 3 zákona o dráhách ve znění účinném v době vydání napadeného rozhodnutí. I pokud by předcházející rozhodnutí Ministerstva dopravy bylo zrušeno, po 1. 4. 2017 by ve věci rozhodoval již Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (resp. posléze žalovaný), a to jen v rozsahu nově ohraničené působnosti ve smyslu § 34e zákona o dráhách. Soud nepochybuje, že ve smyslu § 69 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (s. ř. s.), tímto datem přešla výlučná kompetenční působnost na úseku regulace prohlášení o dráze z drážního úřadu a z Ministerstva dopravy na Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (nešlo ani o situaci, v níž by zanikl správní orgán bez kompetenčního nástupce jak tomu bylo v rozsudku NSS ze dne 27. 6. 2007, čj. 2 As 82/2006-82). Ve zbytkové gesci drážního úřadu zůstaly jen a pouze dílčí kompetence, které se vůbec netýkaly prohlášení o dráze.
 15. Aby toho nebylo málo, od 1. 1. 2024 zákonodárce zrušil i Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře [čl. X odst. 1 zákona č. 464/2023 Sb., kterým se mění a ruší některé zákony v souvislosti se zrušením Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (zákon č. 464/2023 Sb.)]. Následně zákonodárce – za pomoci jasnější legislativní techniky než v předcházejícím případě – stanovil, že působnost Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře vymezená zvláštními zákony přechází na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (čl. X odst. 2 zákona č. 464/2023 Sb.). Soud proto nemá pochybnost o tom, že výlučná působnost na úseku regulace železniční dopravy, která před koncem roku 2023 náležela Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, následně od 1. 1. 2024 přešla na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže.
 16. Na základě všeho výše uvedeného soud shrnuje, že působnost drážního úřadu, resp. Ministerstva dopravy, přešla od 1. 4. 2017 na Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, a z něj pak od 1. 1. 2024 v důsledku jeho zániku na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Ten se proto stal účastníkem nynějšího řízení na pozici žalovaného správního úřadu.
- b) Místně příslušným je Krajský soud v Brně*
17. Žádné z právě cit. ustanovení nemění úpravu místní příslušnosti správního soudu v případě následných soudních řízení. Při posouzení místní příslušnosti soud vyšel z obecné úpravy s. ř. s. Podle § 7 odst. 2 s. ř. s. je ve správním soudnictví k řízení místně příslušný (krajský) soud, v jehož obvodu je sídlo správního orgánu, který ve věci vydal rozhodnutí v prvním stupni nebo jinak zasáhl do práv toho, kdo se u soudu domáhá ochrany. Podle § 69 s. ř. s. je žalovaným správní orgán, který rozhodl v posledním stupni, nebo správní orgán, na který jeho působnost přešla.
 18. Problematikou posuzování místní příslušnosti se NSS již opakovaně zabýval, posledně v obdobném případě (rozsudek ze dne 23. 4. 2024, čj. 10 As 59/2024-45, *České dráhy*). Mj. připomněl, že zásada trvání místní příslušnosti soudu (*perpetuatio fori*) se jako obecná právní zásada užije i ve správním soudnictví. Jejím užití nebrání skutečnost, že není výslovně vyjádřena v § 7 a § 129 a násl. s. ř. s. (usnesení NSS ze dne 13. 5. 2003, čj. Nad 41/2003-32, ze dne 12. 6. 2003, čj. Nad 52/2003-28; nebo usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 10. 10. 2007, čj. Nad 13/2007-39, č. 1458/2008 Sb. NSS).
 19. Žalobkyně podala žalobu, stejně tak jako v kauze řešené již cit. rozsudkem 10 As 59/2024, *České dráhy*, ke správnímu soudu až v roce 2024, konkrétně 8. 8. 2024, a tedy v době, kdy zde již nebyl Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře a Ministerstvo dopravy (drážní úřad) již v tomto nemělo svou původní působnost. Proto se od jejich sídel v Praze nemohla odvíjet místní příslušnost Městského soudu v Praze. Městský soud v Praze má za to, že rozhodující pro posouzení místní příslušnosti je stav, který existuje *ke dni podání žaloby* (srov. usnesení zdejšího soudu ze dne 4. 3. 2024, čj. 11 A 2/2024-37, a ze dne 15. 1. 2024, čj. 6 A 2/2024-36). Vzhledem k tomu,

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

že správní orgán, který vydal napadené prvostupňové rozhodnutí, již v této oblasti nevykonává působnost, jelikož působnost přešla na jiný orgán, a s ohledem na to, že tento jiný správní orgán před podáním žaloby zanikl, a sídlo tedy již vůbec nemá, neposkytuje prostý gramatický výklad § 7 odst. 2 s. ř. s. odpověď na otázku, který soud je k projednání shora uvedené žaloby místně příslušný. V souladu s čl. X odst. 10 části věty za středníkem zákona č. 464/2023 Sb. je třeba aplikovat právní fikci a za orgán, který vydal rozhodnutí v prvním stupni, považovat žalovaného.

20. Žalovaný tedy byl účastníkem řízení již od jeho zahájení (od 8. 8. 2024). V kontextu výše citované judikatury je proto zcela zřejmé, že v rozhodném okamžiku se již místní příslušnost odvíjela od sídla Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, jehož předchůdcem byl Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, který působnost v nynější věci převzal od Ministerstva dopravy.
21. Na tom nic nemění skutečnost, že žalobkyně podala původní žalobu již před více než desetiletím. Tuto žalobu podala v občanskoprávním řízení, které je pravomocně ukončeno. Usnesení čj. 15 Co 164/2022-1101 nabylo právní moci a řízení v této věci skončilo (ledaže by zasáhl Nejvyšší soud², o čemž nemá Městský soud v Praze žádné informace a v tomto směru ho neinformovaly ani procesní strany). Z ničeho neplyne, že by přes zásadu *perpetuatio fori* bylo možné dovodit místní příslušnost Městského soudu v Praze. Pro tento argument nesvědčí ani § 72 odst. 3 s. ř. s., který – mimoběžně se zásadou *perpetuatio fori* – stanoví, že ten, kdo žalobu podal v občanském soudním řízení, může podat *další* žalobu u věcně a místně příslušného soudu ve správním soudnictví do jednoho měsíce od právní moci rozhodnutí o zastavení řízení. Toto ustanovení totiž řeší jen a pouze zachování lhůty pro podání žaloby v takových případech (fikce včasnosti žaloby).
22. Soud věc postoupil Krajskému soudu v Brně jako soudu místně příslušnému (§ 7 odst. 5 s. ř. s.).
23. Dlužno dodat, že i pokud by nebyly dány shora uvedené důvody pro postoupení věci Krajskému soudu v Brně, soud v této kauze nemohl pominout silné indicie pro postup dle § 9 odst. 2 s. ř. s., a tedy delegaci vhodnou. Za situace, kdy správní orgán I. a II. stupně sídlí v Brně a Krajský soud v Brně se jako jediný z krajských soudů specializuje na přezkumy stran prohlášení o dráze, není žádný silný důvod trvat na tom, aby o věci pojednal Městský soud v Praze.
24. Jen pro úplnost soud dodává, že po usnesení Ústavního soudu ze dne 13. 11. 2024, sp. zn. II. ÚS 2816/24, bod 20, již nemá pochybnost o tom, že ve shora popsáném sporu jsou věcně příslušné soudy ve správním soudnictví.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno, a to v tolika vyhotoveních (podává-li se v listinné podobě), aby jedno zůstalo soudu a každý účastník dostal jeden stejnopis. O kasační stížnosti rozhoduje NSS.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

² K novější rozhodovací praxi Nejvyššího soudu viz např. usnesení ze dne 22. 2. 2024, čj. 23 Cdo 1349/2023-258, či ze dne 30. 4. 2024, čj. 23 Cdo 3643/2023-370.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá NSS. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet NSS lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha 6. února 2025

Martin Lachmann v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.