

Výňatek z rozsudku KS v Brně sp. zn. 33 A 34/2020

1. Podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu platí: „Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.“ V předmětné věci touto jinou povinností vyplývající z hlavy II zákona o silničním provozu je povinnost upravená v ust. § 27 odst. 1 písm. r) téhož zákona stanoveno, že: „Řidič nesmí **zastavit a stát** na silniční vegetaci, pokud to není povoleno místní úpravou provozu na pozemní komunikaci.“
2. Z popisu skutku ve výroku o vině prvostupňového rozhodnutí se podává, že neznámý řidič vozidla na silniční vegetaci neoprávněně zastavil. Mezi stranami je tedy sporné, zda tímto jednáním došlo k naplnění formální stránky přestupku, resp. zda má být výše uvedený zákaz zastavení a stání pojímán ve smyslu poměru kumulativního nebo alternativního. Krajský soud je však toho názoru, že je předně nutné vycházet ze skutkových okolností případu, ze kterých spolehlivě vyplývá, že vozidlo bylo v daném místě zaparkováno způsobem, který nelze za zastavení ve smyslu právní úpravy silničního provozu považovat.
3. Konkrétně je nutné vycházet z ust. § 2 písm. o) zákona o silničním provozu, který „zastavení“ definuje jako *uvedení vozidla do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu*. Stání je pak pod písm. n) téhož ustanovení zákona vymezeno negativně, a to jako *uvedení vozidla do klidu nad dobu dovolenou pro zastavení*.
4. V nyní projednávané věci se poté jedná o přešupek provozovatele vozidla, jehož projednání je v souladu se zákonem možné pouze za předpokladu, že došlo k porušení pravidel silničního provozu řidičem, jehož totožnost nebyla zjištěna. Z povahy věci lze tedy vycházet z toho, že v době zdokumentování přestupkového jednání ze strany policistů se řidič vozidla v jeho blízkosti nenacházel, resp. nedostal se do kontaktu s policisty. V opačném případě by totiž standardně došlo k jeho ztotožnění, což by se následně odrazilo v průběhu projednání přestupku, ať už přímo na místě nebo ve vazbě na jeho oznámení příslušnému správnímu orgánu. Lze dodat, že to žalobce ani netvrdí.
5. Z oznámení přestupku nevyplývá žádná indicie svědčící o tom, že by se v rozhodnou dobu ve vozidle nebo jeho bezprostřední blízkosti nacházela osoba, která ho na daném místě zaparkovala. Ke stejnému závěru lze dospět rovněž na základě policejní fotodokumentace, na které je vozidlo a jeho okolí z více stran zachyceno. Současně je nutné zohlednit skutečnost, že příchod hlídky k místu zjištění přestupkového jednání, pořízení fotodokumentace vozidla a čas spojený s odchodem z místa spáchání přestupku je déle trvající proces. Pokud tedy žalobce v odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí bez bližší specifikace argumentoval tím, že vozidlo se na daném místě nenacházelo déle než jednu minutu, jedná se o skutkovou verzi, která se jeví jako vysoce nepravděpodobná.
6. Kromě časového hlediska je navíc nutné vzít do úvahy také samotnou povahu jednání spočívajícího v zastavení vozidla, které je zákonem striktně spojováno s neprodleným nastoupením nebo vystoupením přepravovaných osob anebo s neprodleným naložením nebo složením nákladu. Jinak řečeno, za zastavení vozidla nelze obecně považovat jednání, kdy řidič není u zaparkovaného vozidla vůbec přítomen, protože tak není objektivně schopen zajistit jeho okamžité přemístění, pakliže by to situace v silničním provozu vyžadovala (srov. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 30. 8. 2018, č. j. 29 A 108/2016 – 37; odkazovaná rozhodnutí jsou dostupná na www.nssoud.cz).
7. Ačkoliv tedy prvostupňový orgán v rámci popisu skutku vymezil jednání neznámého řidiče jako neoprávněně zastavení, je krajský soud s ohledem na výše uvedené toho názoru, že se z materiálního hlediska jednalo o stání vozidla, čímž bylo jeho případné (předcházející) zastavení z povahy věci konzumováno. Uvedené pochybení nicméně nemá podle zdejšího

soudu samo o sobě za následek nezákonnost rozhodnutí ve věci, a to zejména proto, že správní orgán státního vozidla nevyloučil, ale vycházel z toho, že ke spáchání daného přestupku může dojít porušením zákazu zastavení nebo stání, tedy splněním alespoň jedné z alternativně stanovených podmínek.

8. Jak již bylo uvedeno, není v nyní projednávané věci rozhodné, zda má být dotčený zákaz chápán alternativně nebo kumulativně, neboť z opatřených podkladů a okolností případu spolehlivě vyplývá, že vozidlo žalobce na daném místě de facto stálo. Pouze nad rámec uvedeného proto krajský soud dodává, že výklad žalobce je sice jazykově správný, ale směřuje proti účelu stanovení dotčené povinnosti řidiče, jejímž cílem bylo nejen předejít vytváření překážek v silničním provozu (obecná funkce zákazu zastavení a stání), ale především zamezit poškození silniční vegetace, k čemuž z logiky věci dochází již samotným najetím na danou plochu, tedy bez ohledu na to, jak dlouho a z jakého důvodu je zde vozidlo odstaveno.
9. Pojetí poměru mezi „zákazem zastavení“ a „zákazem stání“ ve smyslu alternativním ostatně podporuje také rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 18. 8. 2021, č. j. 32 A 80/2019-44, ve kterém bylo v této souvislosti uvedeno, že: *„Pokud by snad žalobce měl na mysli, že formulaci „řidič nesmí zastavit a stát“ je třeba vnímat optikou formální výrokové logiky jako negaci konjunkce, tj. jinými slovy, že řidič je dovoleno v křižovatce zastavit, a je mu dovoleno zde i stát, ovšem nikoliv kumulativně, taková interpretace se jeví na první pohled absurdně. Vedla by ke úplnému vyprázdnění minimálně té části normy, která stanoví zákaz zastavení, popřela by úmysl zákonodárce (který by jinak jistě zakázal toliko stání) i smysl právní úpravy, kterým je zajistit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích tím, že se na exponovaných a nepřehledných místech nebudou nacházet žádná zastavená ani stojící vozidla (tj. nepřehledné úseky komunikací, křižovatky, přechody pro chodce atd.). Vše uvedené vede k jednoznačnému závěru, že formulace „řidič nesmí zastavit a stát“ nepředstavuje negaci konjunkce, nýbrž konjunkci negací, tedy „řidič nesmí zastavit a řidič nesmí stát“, nebo slovy žalovaného, „řidič nesmí zastavit ani stát“.*
10. Uvedený výklad podporuje systematika ustanovení § 27 zákona o silničním provozu, kde se v odst. 2 a 4 upravuje „sólo“ zákaz stání. Naproti tomu tam, kde zákon zakazuje pouhé „zastavení“ vozidla, zároveň logicky zakazuje i větší, tedy „stání“ (argumentum a minori ad maius). Nejde tedy z pohledu účelu této zakazující normy o kumulaci dvou formálních znaků jedné skutkové podstaty, ale kumulaci dvou svébytných zákazů odpovídajících autonomnímu definičnímu vymezení pojmů „zastavení“ a „stání“. K tomu lze dodat, že obdobně zákon pracuje i s jinými formami pohybu vozidel v silničním provozu (srov. § 24 odst. 4 tohoto zákona – zákaz otáčení a couvání).

Otázky a úkoly:

- 1) Lze vykládat pojmy „zastavení“ a „stání“ vozidla podle jejich běžného jazykového významu?
- 2) Kterým znakem se liší pojmy „zastavení“ a „stání“?
- 3) Jaké argumenty použil krajský soud v rozsudku sp. zn. 32 A 80/2019 (viz bod 9)?
- 4) Který druh výkladu tu plní funkci ověřovací metody?
- 5) Jak je limitován výklad podle pravidel formální logiky?