



Stanovisko Ministerstva vnitra k problematice související s přestupkem provozovatele vozidla (parkování v zákazu vjezdu)

Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra (dále jen „OBP“) obdržel žádost o stanovisko týkající se problematiky přestupku provozovatele vozidla.

Tato spočívala mimo jiné v dotazu, zda lze dopravní přestupek - nerespektování zákazové dopravní značky B1, B2, B3a, B3b, B4, B11, B13,... řešit podle § 125 h odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“) v případě, že řidič vozidla zaparkoval vozidlo za touto dopravní značkou a v blízkosti vozidla se nenachází.

Gestorem zákona o silničním provozu je Ministerstvo dopravy, k dané věci však uvádíme náš právní názor:

K zodpovězení otázky, zda je možné řešit jednání spočívající v parkování v místech označených dopravní značkou zákaz vjezdu podle § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu, je prvořadým uvědomění si, zda jde toto jednání subsumovat pod skutkovou podstatu přestupku provozovatele vozidla dle § 125f zákona o silničním provozu.

Jak vyplývá z důvodové zprávy k zákonu č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, je tento přestupek navázán na obecnou povinnost provozovatele vozidla zajistit, aby jeho vozidlo bylo provozováno v souladu s pravidly provozu na pozemních komunikacích.

§ 10

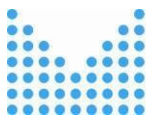
zákona o silničním provozu

Povinnosti provozovatele vozidla

...

(3) Provozovatel vozidla zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.

...



Začlenění této povinnosti do právního řádu České republiky je výše uvedenou důvodovou zprávou odůvodňováno s odkazem na to, že „*obrovské množství přestupků (v řádech stovek tisíc) zjištěných primárně v obcích automatizovanými kontrolními systémy není stíháno, což se na straně jedné rovná faktické beztrestnosti za takovéto jednání, na straně druhé to narušuje legitimitu pravidel*“.

Skutkovou podstatu komplementárního přestupku provozovatele vozidla konstruoval pak zákonodárce následujícím způsobem:

§ 125f

zákona o silničním provozu

Přestupek provozovatele vozidla

(1) Provozovatel vozidla se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.

(2) Provozovatel vozidla za přestupek podle odstavce 1 odpovídá, pokud

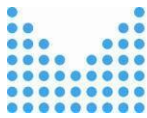
- a) porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání,
- b) porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle tohoto zákona a
- c) porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu. ...

Je bezesporu, že v daném případě (vozidlo parkující v zákazu vjezdu) provozovatel nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem, otázkou k vyřešení však zůstává, zda lze předmětné chování podřadit pod

§ 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu.

Pro zodpovězení předestřené otázky je proto dle názoru Ministerstva vnitra nutné použití teleologického výkladu, tedy vyjít z toho, jaký byl záměr zákonodárce, přesněji koho a za co chtěl tímto deliktem sankcionovat.

Důvodová zpráva k tomuto uvádí, že „*Porušení pravidel musí být zjištěno prostřednictvím automatické techniky (kamera, radar) nebo se jedná o parkovací delikt. Jedná se tedy o taková porušení zákona, u nichž není možné přímo při jejich vzniku zjistit totožnost jejich pachatele a jeho následné zjištění je dosti komplikované (např. z fotografie vozidla překračujícího povolenou rychlost často nelze tvář řidiče poznat). Naopak státní poznávací značku a tím pádem i provozovatele vozidla identifikovat lze....*“. Z dikce důvodové zprávy dovozujeme, že úmyslem zákonodárce bylo postihovat mimo deliktů spočívajících v rychlé jízdě i delikty parkovací, tedy takové protiprávní chování, které je z hlediska silničního provozu



shledáváno značně problematickým a frekventovaným a je společensky velmi žádoucí jej sankcionovat. Dle našeho názoru parkování v zákazu vjezdu do této kategorie s určitostí patří.

Argumentace spočívající v tom, že parkování v zákazu vjezdu nenaplnuje zákonný požadavek neoprávněného zastavení nebo stání, neboť je postihované samotné vjetí na komunikaci bez ohledu na to, zda řidič projede či zde zastaví a stojí, je dle názoru Ministerstva vnitra nutno vnímat jako nelogický a restriktivní výklad ustanovení, podle kterého by mohlo docházet k následujícím situacím v praxi. Vezměme si hypotetický příklad, že budeme mít vedle sebe dvě ulice – v první z nich bude platit zákaz stání, ve druhé bude umístěna dopravní značka zakazující vjezd. V obou ulicích dojde k zaparkování vozidla. Při splnění (resp. nesplnění všech zákonných podmínek) by to dle výše uvedeného restriktivního výkladu vypadalo tak, že zatímco provozovatel vozidla parkujícího v zákazu stání by mohl být postižen za přestupek, u vozidla, které nejenže porušilo zákaz vjezdu, ale v takto označeném úseku bylo dokonce zaparkováno, by byla možná výmluva, laicky řečeno, na osobu blízkou, tedy hlavní důvod stojící za zavedením přestupku provozovatele vozidla do našeho právního řádu. Pro lepší znázornění této modelové situace, kterou pokládáme za velmi nelogickou a zcela jistě zákonodárcem nezamýšlenou, zachycujeme tuto do značně zjednodušené tabulky:

zjednodušený popis skutku	přestupek	přestupek provozovatele vozidla (parkovací delikt)
vozidlo parkuje v místě, kam vjet smělo, ale kde je zakázáno zastavení nebo stání	§ 125c odst. 1) písm. k)	ANO
vozidlo parkuje v místě, kam vůbec nesmělo vjet	§ 125c odst. 1) písm. k)	NE → ???

Domníváme se, že výklad směřující tímto směrem by byl nejen značně restriktivní, ale i v rozporu se selským rozumem. Dle našeho názoru je zcela přirozené, že je-li někam zakázáno vjíždět, tím spíše je tam zakázáno stát (tedy logická argumentace „a maiori ad minus“. Regulace dopravy místní úpravou pomocí dopravních značek zákazu vjezdu může mít řadu rozličných příčin (např. příliš úzká komunikace, statika okolních domů, atd.). S určitostí však lze říci, že pokud je o některé komunikaci rozhodnuto, že se do ní nesmí vjíždět, tím spíše se přímo z logiky věci jeví nežádoucím tam parkovat (tedy vjet → stát → odjet).

Nebylo-li by tomu tak a pokud bychom tedy dali zapravdu restriktivnímu výkladu, bylo by proto nutné předmětné dopravní značky zákazu vjezdu doplnit i o dopravní značky zákazu zastavení a stání (což by jistě bylo řešení nejen velmi nepřehledné pro jejich uživatele, ale rovněž značně neekonomické). A pokud bychom v tomto výkladu chtěli zajít ještě dál, došli bychom k tomu, že každá dopravní značka zákaz zastavení by měla být doplněna o dopravní značku zákaz stání, neboť dle tohoto restriktivního výkladu by v sobě zákaz zastavení neobsahoval zákaz stání (obdobně jako dle něho zákaz vjezdu neimplikuje zákaz zastavení/stání). Takovéto řešení pokládáme za absurdní.



Zákonodárce ani přímo v textu zákona ani v důvodové zprávě neuvádí, že by naplnění skutkové podstaty tohoto parkovacího deliktu mělo spočívat v porušení zákazové dopravní značky B 28 (zákaz zastavení) či zákazové dopravní značky B 29 (zákaz stání). Rovněž tak vymezení základních pojmů v § 2 zákona o silničním provozu neobsahuje speciální terminologii vztahující se k tomuto přestupku.

Dle názoru Ministerstva vnitra je pak nutným a jediným možným řešením vyjít z obecných definic v tomto zákoně uvedených. § 2 zákona o silničním provozu obsahuje pod písmenem n) definici pojmu „stát“ (stát znamená uvést vozidlo do klidu nad dobu dovolenou pro zastavení) a pod písmenem o) pojem „zastavit“ (zastavit znamená uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu).

Vzhledem ke všemu výše uvedenému pak kombinací uvedených znaků - zákonných definic pojmů „zastavit“ a „stát“ jakož i z logiky samé vyplývající „neoprávněnosti“ takového jednání pak dle názoru Ministerstva vnitra dochází k naplnění skutkové podstaty přestupku provozovatele vozidla spočívající v neoprávněném zastavení nebo stání.

15. 7. 2021