



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem JUDr. Lukášem Hlouchem, Ph.D., ve věci

žalobce: J. H.
bytem X

zastoupen Mgr. Radanou Bužkovou, advokátkou
sídlem Údolní 406/48, 602 00 Brno

proti
žalovanému: Krajský úřad Jihomoravského kraje
sídlem Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 20. 4. 2020, č. j. JMK 56386/2020, sp. zn. S-JMK 44679/2020/OD/VW,

takto:

- I. Žaloba **s e z a m í t á**.
- II. Žalobce **n e m á p r á v o** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **s e n e p ř i z n á v á** náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

- 1. Žalobce napadl u Krajského soudu v Brně (dále též „krajský soud“) svou žalobou rozhodnutí žalovaného ze dne 20. 4. 2020, č. j. JMK 56386/2020, sp. zn. S-JMK

44679/2020/OD/VW (dále též „napadené rozhodnutí“), jímž bylo zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Magistrátu města Brna, odboru dopravněsprávních činností (dále též „prvostupňový orgán“), ze dne 7. 1. 2020, č. j. ODSČ-35632/19-38, sp. zn. ODSČ-35632/19-SOB/V (dále též „prvostupňové rozhodnutí“ nebo „rozhodnutí o přestupku“).

2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle ust. § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí (dále též „zákon o silničním provozu“), kterého se měl dopustit tím, že jako provozovatel vozidla tov. zn. X, RZ: X, v rozporu s ust. § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Porušení pravidel silničního provozu výše uvedeným vozidlem spočívající v neoprávněném zastavení na silniční vegetaci, tedy porušení povinnosti neznámého řidiče podle ust. § 27 odst. 1 písm. r) zákona o silničním provozu, mající znaky přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona, bylo zjištěno dne 6. 3. 2019 v 13:43 hod. na ulici Poděbradova 113 v Brně.
3. Za spáchání uvedeného přestupku byla žalobci uložena pokuta ve výši 1 500 Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

II. Napadené rozhodnutí

4. V rámci odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný nejprve zrekapituloval obsah správního spisu a dosavadní průběh řízení. Ve vztahu k odvolacím námitkám pak uvedl, že zákaz spočívající v tom, že řidič nesmí na určitém místě zastavit a stát, je třeba v tomto případě vykládat způsobem, že není dovoleno ani zastavení vozidla, aniž by se muselo prokazovat, že se jednalo rovněž o neoprávněné stání.
5. Co se týče naplnění materiálního znaku přestupku, žalovaný odkázal na odůvodnění prvostupňového rozhodnutí a judikaturu Nejvyššího správního soudu, přičemž zdůraznil, že společenská škodlivost jednání neznámého řidiče se v řízení o přestupku provozovatele vozidla neposuzuje. Výrazy „komunikační zeleň“ a „silniční vegetace“ lze poté považovat za synonyma.

III. Žaloba

6. Žalobce v žalobě předně namítal nesprávné právní posouzení věci, neboť správní orgány kvalifikovaly jednání neznámého řidiče jako porušení povinnosti podle ust. § 27 odst. 1 písm. r) zákona o silničním provozu, které spočívá v neoprávněném zastavení a stání na silniční vegetaci. Správní orgány však vycházely z toho, že neznámý řidič na daném místě pouze zastavil, nikoliv stál, čímž nedošlo k porušení dotčené povinnosti řidiče a naplnění formálních znaků přestupku. Podle názoru žalobce musí být v souladu se zákonem zastavení a stání vozidla dáno kumulativně. V opačném případě se jedná o nepřipustné užití extenzivního výkladu v neprospěch obviněného z přestupku.

7. Kromě toho žalobce namítal absenci materiálního znaku přestupku, neboť nebylo v řízení zjištěno či konstatováno ohrožení jakéhokoli chráněného zájmu. Nelze poté vycházet z toho, že jakékoli naplnění formální stránky přestupku vykazuje potřebnou míru společenské škodlivosti. Současně žalobce brojil proti postupu správních orgánů, které dostatečně nezdůvodnily, zda bylo vozidlo zastaveno v místě, které lze považovat za silniční vegetaci, a to za situace, kdy z veřejně dostupného pasportu pozemních komunikací vyplývá, že se mělo jednat o komunikační zeleň. Ačkoliv žalobce uvedené nedostatky namítal v odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí, nebylo na ně ze strany žalovaného dostatečně reagováno.
8. Z těchto důvodů žalobce navrhl, aby krajský soud napadené a prvostupňové rozhodnutí zrušil.

IV. Vyjádření žalovaného

9. Žalovaný ve svém vyjádření uvedl, že s podanou žalobou nesouhlasí. Podle jeho názoru bylo napadené rozhodnutí vydáno v souladu se zákonem, a to na základě skutkového stavu, který byl zjištěn bez důvodných pochybností.
10. Stejně tak byly v rámci odůvodnění napadeného rozhodnutí řádně vypořádány všechny odvolací námitky, které byly proti rozhodnutí o přestupku uplatněny. Proto žalovaný krajskému soudu navrhl, aby žalobu jako nedůvodnou zamítl.

V. Skutečnosti zjištěné ze správního spisu

11. Ve správním spisu se nachází zejména oznámení přestupku a policejní fotodokumentace zachycující zaparkované vozidlo žalobce. Na základě těchto podkladů byl žalobce jako provozovatel vozidla vyzván k úhradě určené částky nebo ke sdělení údajů o totožnosti řidiče. Jelikož žalobce na danou výzvu nereagoval, bylo vydáno usnesení prvostupňového orgánu ze dne 15. 7. 2019, kterým byla věc týkající se podezření na spáchání přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu odložena.
12. Následně byl vydán příkaz ze dne 15. 8. 2019, proti kterému žalobce podal v zákonem stanovené lhůtě odpor. V důsledku toho prvostupňový orgán doručil žalobci oznámení o provádění důkazů mimo ústní jednání dne 23. 9. 2019, kterého se žalobce ani v zastoupení nezúčastnil. Kromě obsahu policejní dokumentace byl prvostupňovým orgánem proveden důkaz mapovým podkladem, výstupem z pasportu pozemních komunikací a kartou vozidla RZ: X.
13. Následně bylo vydáno rozhodnutí prvostupňového orgánu ze dne 25. 9. 2019, č. j. ODSČ-35632/19-SOB/V, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku. Dané rozhodnutí však bylo k odvolání žalobce zrušeno rozhodnutím žalovaného ze dne 22. 11. 2019, č. j. JMK 167605/2019. Po opětovném vyrozumění žalobce o možnosti seznámit se s podklady pro rozhodnutí bylo vydáno nové prvostupňové rozhodnutí o přestupku, proti kterému se žalobce rovněž odvolal. Jelikož prvostupňový orgán nepovažoval podané odvolání za důvodné, postoupil ho spolu se správním spisem žalovanému, který vydal napadené rozhodnutí.

VI. Posouzení věci krajským soudem

14. Krajský soud předně posuzoval, zda byly splněny podmínky řízení, přičemž dospěl k závěru, že žaloba byla podána včas [§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“)], osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.) a jedná se o žalobu přípustnou (§ 65, § 68, § 70 s. ř. s.).
15. V souladu s ust. § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. přezkoumal krajský soud napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů, včetně řízení předcházejícího jeho vydání, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu.
16. Soud ve věci rozhodl v souladu s ust. § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení ústního jednání, neboť účastníci řízení s tímto postupem souhlasili (nevyjádřili výslovný nesouhlas) a krajský soud nepovažoval ústní projednání věci za nezbytné.
17. Žaloba **není důvodná**.
18. Žalobce z více důvodů brojil proti nezákonnosti rozhodnutí správních orgánů. Konkrétně namítal, že nedošlo k naplnění formálních znaků skutkové podstaty přestupku, protože k porušení dotčené povinnosti řidiče může dojít pouze za situace, kdy vozidlo zastaví a stojí na silniční vegetaci, přičemž obě podmínky musí být dány kumulativně. Kromě toho žalobce poukázal na absenci materiálního znaku přestupku, včetně skutečnosti, že označení místa jeho spáchání jako silniční vegetace nebylo ve vazbě na podklady pro rozhodnutí dostatečně zdůvodněno.
19. 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.“*
20. 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 pojmán 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.
21. 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*.

22. V nyní projednávané věci se poté jedná o přestupek 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.
23. 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.
24. 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).
25. Ačkoliv tedy prvostupňový orgán v rámci popisu skutku vymezil jednání neznámého řidiče jako neoprávněné 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 státní 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.
26. Jak již bylo uvedeno, není v nyní projednávané věci rozhodné, zda má být dotčený zákaz chápan 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.

27. 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 řidiči 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 k 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“.*
28. 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).
29. Kromě toho krajský soud nepovažoval za důvodnou ani námitku brojící proti závěru správních orgánů ohledně naplnění materiální stránky přestupku. V nyní projednávané věci se jedná o přestupek provozovatele vozidla, nikoliv samotného řidiče, jehož totožnost nebyla ze strany žalobce na výzvu správního orgánu sdělena. Uvedená skutečnost má vliv rovněž na hodnocení dalších okolností spáchání přestupku, včetně absence zavinění a zohlednění míry společenské škodlivosti. Z toho důvodu není zásadně povinností správních orgánů hodnotit subjektivní či materiální stránku jednání neznámého řidiče, protože předmětem posouzení je v tomto řízení pouze porušení povinnosti provozovatele vozidla, a to na principu objektivní odpovědnosti.
30. Tento závěr koresponduje s judikaturou Nejvyššího správního soudu, který například ve svém rozsudku ze dne 24. 5. 2017, č. j. 3 As 114/2016 – 46, konstatoval, že: *„Ustanovení § 125f odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu však cíleně odkazuje jen na „znaky přestupku podle tohoto zákona“, tj. součástí skutkové podstaty správního deliktu provozovatele vozidla nečiní ty znaky přestupku, které vyplývají až z obecné právní úpravy přestupkové odpovědnosti či analogicky aplikovaných zásad trestního práva, jako je tomu (vedle již zmíněných) například u materiální stránky přestupku, věku a přičetnosti pachatele, neexistence přestupkové imunity, právního omylu aj. Ke zkoumání těchto znaků byl dán prostor v řízení o přestupku řidiče vozidla, nikoliv však v řízení o správním deliktu provozovatele vozidla (viz obdobný závěr Nejvyššího správního soudu v rozsudku ze dne 28. 11. 2016, č. j. 8 As 156/2016-35).“*
31. V případě přestupku provozovatele vozidla podle ust. § 125f odst. 1 ve spojení s ust. § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu lze poté hovořit o existenci tzv. typové

společenské škodlivosti, která může být v zásadě dovozována toliko ze samotného porušení zákonem stanovených povinností, což bylo ostatně reflektováno také při stanovení výše uložené pokuty na spodní (zákonné) hranici. V opačném případě by nastala absurdní situace, kdyby přestupek provozovatele vozidla nemohl být *de facto* vůbec postihován, a to s odkazem na skutečnost, že pouhé porušení zákonem stanovených povinností není dostatečným důvodem pro naplnění materiální stránky daného druhu přestupkového jednání.

32. Nelze pak dát žalobci za pravdu v tom, že správní orgány ohrožení či porušení právem chráněného zájmu vůbec nezjišťovaly či nehodnotily. V rámci odůvodnění prvostupňového rozhodnutí totiž bylo ve smyslu výše předestřené povahy právní odpovědnosti provozovatele vozidla poukázáno na skutečnost, že za právem chráněný zájem lze považovat již samotné dodržování pravidel silničního provozu, na čemž je ostatně konstrukce sekundární právní odpovědnosti provozovatele vozidla založena. Hodnocení míry ohrožení či porušení jiných chráněných zájmů (poškození silniční vegetace apod.) by mělo své místo především v řízení ve věci přestupku řidiče vozidla, které však nelze s řízením vůči jeho provozovateli věcně ani procesně zaměňovat.
33. Stejně tak zdejší soud nepovažoval za důvodnou námitku brojící proti nedostatečnému vymezení či odlišení pojmů „silniční vegetace“ a „komunikační zeleň“. Prvostupňový orgán zcela správně poukázal na skutečnost, že zákon o silničním provozu sice pojem „silniční vegetace“ používá ve vazbě na vymezení povinností řidiče, ale nijak ho blíže nespecifikuje. Podobným způsobem lze argumentovat ve vztahu k právní úpravě obsažené v ust. § 13 písm. d) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, která „silniční vegetaci“ považuje za příslušenství dálnice, silnice nebo místní komunikace, aniž by daný pojem jakkoliv definovala.
34. Podle názoru krajského soudu je za dané situace možné chápat pojem „silniční vegetace“ způsobem, který se v běžné řeči používá pro vymezení vegetace jako takové, čímž se rozumí různé druhy rostlinstva, a to za předpokladu, že se vyskytují v bezprostřední blízkosti pozemní komunikace. Jedná se ostatně o výklad, který podporuje nejen komentářová literatura, ale také ustálená judikatura (viz např. rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 29. 8. 2019, č. j. 73 A 52/2017 – 41, nebo ze dne 26. 2. 2020, č. j. 73 A 8/2017-82).
35. V nyní projednávané věci je pak z pořízené fotodokumentace zřejmé, že vozidlo žalobce bylo v rozhodnou dobu zaparkováno na místě, které lze za silniční vegetaci považovat. Ačkoliv je zřejmé, že dotčená plocha není v současné době tvořena výlučně (rovnoměrně vzrostlým) travnatým porostem, jedná se zřejmě o přirozený a svojí povahou negativní důsledek porušování stanoveného zákazu zastavení a stání vozidel, v důsledku čehož se podíl travnaté plochy postupně redukuje.
36. Na tomto závěru nemůže nic změnit ani fakt, že v pasportu pozemních komunikací je daná plocha vymezena jako komunikační zeleň. Kromě již předestřené absence zákonné definice silniční vegetace je totiž nutné připomenout, že pasport pozemních komunikací má pouze evidenční, nikoliv normativní charakter, pročez tak v něm obsažená data nelze bez dalšího považovat za všeobecně závazná (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 4. 2014, č. j. 10 As 41/2014 – 39, nebo ze dne 24. 1. 2018, č. j. 6 As 333/2017 – 31).

37. Závěrem lze tedy shrnout, že správní orgány postupovaly správně, pakliže vycházely z toho, dotčená povinnost řidiče byla ze strany neznámé osoby porušena, protože tak byla tato podmínka pro uplatnění sekundární odpovědnosti provozovatele vozidla splněna.

VII. Závěr a náklady řízení

38. Ze všech shora uvedených důvodů bylo rozhodnuto tak, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozsudku, tedy žaloba byla jako celek zamítnuta.
39. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto ve smyslu ust. § 60 s. ř. s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl na věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V dané věci neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení (výrok II.) a žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, respektive ani úhradu nákladů řízení nepožadoval, protože se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává (výrok III.).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvojím vyhotovení u Nejvyššího správního soudu. 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.

V Brně dne 28. února 2022

JUDr. Lukáš Hlouch, Ph.D., v. r.
samosoudce