

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA PRÁVNICKÁ

Diplomová práce

**PRÁVNÍ ASPEKTY VEŘEJNÉHO UŽÍVÁNÍ
POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ**

Filip Humpl

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA PRÁVNICKÁ

Katedra správního práva

Studijní program: Právo a právní věda

Studijní obor: Právo

Diplomová práce

**PRÁVNÍ ASPEKTY VEŘEJNÉHO UŽÍVÁNÍ
POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ**

Filip Humpl

Vedoucí práce: JUDr. Jana Balounová, Ph.D.

Katedra správního práva

Plzeň

2021

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2020/2021

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Filip HUMPL**
Osobní číslo: **R16M0091P**
Studijní program: **M6805 Právo a právní věda**
Studijní obor: **Právo**
Téma práce: **Právní aspekty veřejného užívání pozemních komunikací**
Zadávací katedra: **Katedra správního práva**

Zásady pro vypracování

- 1) Úvod
- 2) Veřejné užívání, druhy a zákonná úprava
- 3) Předmět zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- 4) Obecné užívání pozemních komunikací
- 5) Zvláštní užívání pozemních komunikací
- 6) Evidence rozhodnutí o omezení obecného užívání pozemních komunikací a o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací
- 7) Správní delikty
- 8) Závěr

Rozsah diplomové práce: **50**
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

- Černínová, M., Černín, K., Tichý, M.: Zákon o pozemních komunikacích: komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2015, s. 508. ISBN: 978-80-7478-652-5.
- Fastr, P., Čech, J.: Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, se souvisejícími a prováděcími předpisy: podle stavu k 1.2.2012. 11. vydání. Praha: Linde, 2012, s. 230. ISBN: 978-80-7201-876-5.
- Hendrych, D. a kol. Právní slovník. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 1459. ISBN 978-80-7400-059-1.
- Hendrych, D. a kol. Správní právo. Obecná část. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 599. ISBN 978-80-7400-624-1.
- Jemelka, L., Pondělíčková, K., Bohadlo, D.: Správní řád. Komentář. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 1047. ISBN 978-80-7400-751-4.
- Kočí, R. Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.3.2018. 6. vydání. Praha: Leges, 2018, s. 463. ISBN: 978-80-7502-267-7.
- Kopecký, M. Správní právo: obecná část. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 536. ISBN 978-80-7400-727-9.

Vedoucí diplomové práce: **JUDr. Jana Balounová**
Katedra správního práva

Datum zadání diplomové práce: **21. května 2020**
Termín odevzdání diplomové práce: **31. března 2021**



JUDr. et PhDr. Stanislav Balík, Ph.D.
děkan



Doc. JUDr. Martin Kopecký, CSc.
vedoucí katedry

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracoval zcela samostatně a všechny citace a prameny jsem řádně vyznačil v jejím samotném textu, a to při použití informačních zdrojů a dalších podkladových materiálů, které uvádím v příloženém seznamu použitých zdrojů.

V Ústí nad Labem dne 15. 3. 2021

Filip Humpl

Poděkování:

Tímto bych velmi rád poděkoval JUDr. Janě Balounové, Ph.D., vedoucí mé diplomové práce, za poskytnutí cenných rad, podnětů a připomínek, za odborné vedení a pomoc při zpracování této práce, stejně jako za její vstřícný přístup.

Obsah

Seznam použitých zkratké.....	8
Úvod.....	9
1 Veřejné užívání, druhy a zákonná úprava.....	13
1.1 Obecné užívání	14
1.2 Zvláštní užívání	17
1.3 Užívání veřejných ústavů	19
1.4 Zákonná úprava	20
2 Předmět zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.....	23
3 Obecné užívání pozemních komunikací.....	30
3.1 Omezení obecného užívání.....	31
3.1.1 Povolení uzavírky a nařízení objíždky Ministerstvem dopravy v konkrétních věcech.....	35
3.2 Další způsob omezení obecného užívání.....	37
3.3 Rozšíření obecného užívání.....	41
3.4 Úplatnost obecného užívání.....	43
3.4.1 Zpoplatnění časovým poplatkem.....	47
3.4.1.1 Předchozí právní úprava.....	50
3.4.1.2 Komparace rozsahu úhrad poplatků v systému časového zpoplatnění podle předchozí a současně účinné právní úpravy	53
3.4.2 Zpoplatnění mýtným	56
3.4.3 Zpoplatnění užití místních komunikací v obcích	59
3.5 Ochrana obecného užívání pozemních komunikací	60
3.5.1 Silniční ochranná pásma.....	61
3.5.2 Kontrolní vážení vozidel	64
4 Zvláštní užívání pozemních komunikací.....	66
4.1 Vznik zvláštního užívání	67
4.2 Účely zvláštního užívání dálnice, silnice a místní komunikace	69
4.3 Poskytnuté rozhodnutí o povolení zvláštního užívání.....	72
5 Evidence rozhodnutí o omezení obecného užívání pozemních komunikací a o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací.....	77
6 Správní delikty.....	81

6.1	Skutkové podstaty přestupků.....	82
6.2	Kauce	84
	Závěr.....	87
	Seznam použitých zdrojů.....	91
	Resume	98
	Přílohy	99

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

Centrální evidence	Centrální evidence pozemních komunikací podle § 29a PozKom.
Evidence	Evidence vozidel v systému časového zpoplatnění podle § 21c PozKom.
LZPS	usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky.
NOZ	zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.
PozKom	zákon č. 13/1999 Sb., o pozemních komunikacích.
ProvPoz	zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.
ProvVoz	zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
PřesZ	zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.
SŘ	zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.
SvInf	zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím.
VodZ	zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů.

ÚVOD

Ústředním tématem této diplomové práce je veřejné užívání pozemních komunikací. V současné době, kdy se užívání rozličných silničních vozidel stalo každodenní potřebou mnohých lidí, je tento institut základním pilířem volného pohybu osob. S veřejným užíváním pozemních komunikací se však nesetkáváme jen jako řidiči svých osobních automobilů při cestě do práce nebo do přírody nebo jako řidiči z povolání při plnění svých pracovních povinností, stejně tak je možné pozemní komunikace užívat i prostou chůzí, tedy třeba jako chodci například při cestě na nákup. Avšak užívání uvedených materiálních statků není jediným možným. Právní řád České republiky zná i další materiální statky, u nichž zřizuje možnost danou věc veřejně užívat. Zvláštní právní předpisy, jež o takových užíváních pojímají, obsahují více či méně podrobné právní úpravy, kdy následně bývá často až na moci soudní, aby mnohdy až vágní úpravy náležitě interpretovala a předložila tak jednotný právní postup, kterého se mohou další uživatelé a vlastníci příslušných materiálních statků držet.

Uvedené téma práce jsem si vybral z důvodu, že samotný institut veřejného užívání je ze své podstaty velmi zajímavým, neboť umožňuje zcela legálně, bez jednotlivých právních úkonů (tj. myšleno v obecné rovině bez zvláštních právních titulů, ale prostě ex lege) a zcela volně (avšak v mezích účelového určení jednotlivých materiálních statků a s ohledem na další jednotlivé uživatele stejného statku) užívat hmotné věci ve vlastnictví jiných osob, a to dokonce právnických nebo prostých fyzických osob. Tyto osoby budou většinou muset takové užívání strpět, a to bez nutnosti zřízení jakéhokoli břemena (tj. často i zcela neformálním způsobem), až na případy, kdy vlastník prokáže, že nejsou naplněny všechny podmínky vzniku a trvání existence veřejného užívání k věci v jeho vlastnictví, což však zpravidla skončí soudním sporem. Navíc je takové užívání cizí věci z povahy institutu zpravidla bezplatné, samozřejmě však až na výjimky. Jimi jsou už v rámci tzv. obecného užívání, tedy takového užívání, k němuž není potřeba vydání jakéhokoli správního aktu, právě pozemní komunikace. Proto se ústřední téma této diplomové práce drží užívání právě těchto materiálních statků, to je tedy jedním z důvodů, proč jsem se právě na ně rozhodl zaměřit. Navíc mi pozemní komunikace, jakožto dopravní cesty určené k užití silničními a jinými vozidly a chodci, a jejich užívání připadají zcela specifické i v jiných směrech, to zejména

s ohledem na jejich rozličnost a dále též propojenost s dalšími zvláštními právními předpisy, jako třeba ProvPoz.

Tuto diplomovou práci jsem rozdělil do šesti hlavních kapitol, kdy se jejich vzájemným uspořádáním snažím předmětnou materii logicky a přímo provázat. V první kapitole se zaměřím na samotný institut veřejného užívání, jakožto pojem doktrinální. Budu se zabývat jeho právní i faktickou povahou a charakteristikou. Dále představím, jakým způsobem je veřejné užívání doktrinálně vnitřně členěno, tedy zejména na obecné a zvláštní užívání, přičemž někteří autoři dále rozlišují i užívání veřejných ústavů. Tyto dílčí podkategorie veřejného užívání dále rozeberu a uvedu jejich specifické vlastnosti, kdy uvedu i jejich vzájemné rozdíly či podobnosti. Konečně příkladmo předložím přehled právních předpisů obsahujících úpravu veřejného užívání.

Ve druhé kapitole se budu zabývat předmětem samotného zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dle shora vymezeného jako „PozKom“), jakožto stěžejního právního předpisu tématu této práce. Uvedu tedy, co je předmětem tohoto zákona, jak účinná právní úprava kategorizuje a třídí pozemní komunikace a jak se tyto vzájemně liší, včetně vymezení vlastnických práv k nim. Zaměřím se pak především na úpravu a právní názory o účelových pozemních komunikacích, tedy zejména s ohledem na možnost jejich veřejného užívání, a to včetně ustálené soudní praxe. Dále velmi stručně zanalyzuji následující části předmětného zákona, aby bylo zřejmé, co vše tento zákon upravuje.

Kapitola třetí, tedy obecné užívání pozemních komunikací, bude představovat středobod této práce. Představím, jak konkrétně PozKom upravuje obecné užívání těchto materiálních statků, jak jejich užívání současně omezuje a proč tomu tak je, z jakých právních titulů se tomu tak děje a jak je možné jejich užívání naopak rozšířit. Dále se zaměřím na otázku úplatnosti jejich obecného užívání, neboť právě tato skutečnost odlišuje obecné užívání pozemních komunikací od obecného užívání jiných materiálních statků. Konečně uvedu, jak jsou samotné pozemní komunikace chráněny před jejich užíváním a dalšími okolními vlivy na ně působícími.

Zvláštním užíváním pozemních komunikací se budu zabývat v kapitole čtvrté. Opět uvedu, jak široce je tento institut v předmětném zákoně vymezen, jak se zvláštní užívání v tomto případě projevuje, jak je možné takové užívání zřídit

a za jakými účely je možné tak učinit. Nakonec zanalyzuji konkrétní správní rozhodnutí zakládající oprávnění ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací, které mi bylo poskytnuto Ministerstvem dopravy, jakožto příslušným správním úřadem ve věcech dálnic.

Pátá kapitola se bude týkat Centrální evidence, jakožto informačního systému veřejné správy, v níž mají být evidována rozhodnutí o omezení obecného užívání pozemních komunikací a povolení jejich zvláštního užívání a také další informace v PozKom stanovených a příslušnou prováděcí vyhláškou upřesněných. Uvedu však, v čem v této souvislosti spočívají zcela markantní legislativní, resp. spíše „pouhé“ normativní nedostatky.

Poslední hlavní kapitola se zaměří na správní delikty na úseku pozemních komunikací, resp. toliko přestupky a jejich zákonné vymezení. Uvedu, v jakých skutkových jednáních jsou přestupky spatřovány a jak mohou být orgány veřejné moci rozhodovány.

Při zpracování této diplomové práce budu čerpat z odborné právnické literatury zaměřené na otázky pozemních komunikací. Veškeré právní názory podložím příslušnými právními normami dle platné a účinné právní úpravy a dále taktéž stěžejní judikaturou obecných soudů a Ústavního soudu. Pro účely této práce však budu pracovat i s dalšími zdroji jako odbornými periodiky, poskytnutými rozhodnutími ve věcech užívání pozemních komunikací od povinných subjektů ve smyslu SvInf, jakožto i s dalšími materiály, jejichž úplný seznam uvádím na konci této diplomové práce.

Cílem této práce je představit a zanalyzovat povahu institutu veřejného užívání a přinést čtenáři ukázkou praktických projevů tohoto institutu napříč různými činnostmi každodenního života s odkazy na příslušné právní předpisy. Hlavním cílem je ovšem rozbor veřejného užívání v přímých souvislostech s jeho projevy na jedněch z nejvýraznějších materiálních statků, u nichž se projevuje, tedy na pozemních komunikacích. Snahou tudíž bude poukázat a zdůvodnit zásadní rozdíly veřejného užívání pozemních komunikací oproti takovému užívání jiných materiálních statků, jakož i jejich podobnosti. V rámci své diplomové práce se budu soustředit na rozbor zcela nově účinné právní úpravy, která dle mého názoru představuje přechod k celkové modernizaci systému zpoplatnění pozemních komunikací, přestože má stále své nedostatky. Upozorním též na legislativní nedostatky, které se v praxi negativně projevují ve vztahu k jednotlivým

uživatelům, neboť je mohou snadno zmást a být tak hlavní příčinou zahájení přestupkových řízení vůči nim. Konečně rozeberu i negativní důsledky nepřijetí prováděcích předpisů, přičemž odkáži a zaměřím se na konkrétní případ, u něhož taková nečinnost příslušného ústředního správního úřadu trvá již více než 10 let.

1 VEŘEJNÉ UŽÍVÁNÍ, DRUHY A ZÁKONNÁ ÚPRAVA

Veřejné užívání je významným právním institutem správního práva, který však má svou podstatou přesah i do práva soukromého. Odborná literatura¹ zde hovoří o hraniční oblasti, která mezi těmito subsystemy práva vzniká a kde se jejich normy střetávají a překrývají. Tento institut měl historicky své místo v právním řádu naší země po mnoho let, k jeho omezení, resp. až potlačení, však došlo ve druhé polovině 20. století za socialistického režimu, a to zejména v důsledku omezení vlastnických a užívacích práv. Veřejné užívání je totiž založeno na užívání věcí osobami bez vlastnického práva k dané věci, a to bez možnosti svévolně omezit takové užívání veřejnoprávními osobami či soukromoprávními vlastníky dané věci. Jeho renesanci přinesl opět až pád minulého režimu a obnovení vlastnických poměrů.

Pod pojmem veřejného užívání lze rozumět: „*Užívání všeobecně přístupných materiálních statků, které odpovídá jejich účelovému určení, předem neomezeným okruhem uživatelů.*“² Nutno uvést, že česká právní úprava neobsahuje legální definici daného institutu. Shora uvedené vymezení tak představuje doktrinální definici veřejného užívání, která je v tomto smyslu obecně přijímána. Tuto faktickou a právní možnost užívání určených materiálních statků³ však nelze chápat jako užívací právo bez dalšího.⁴ Veřejné užívání má totiž svá omezení,

¹ Např. STAŠA, Josef in HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní právo*. Obecná část. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, str. 219.

² Staša in Hendrych, 2016, str. 219.

³ Jedná se o tzv. „veřejné statky“, a to ve smyslu ust. § 490 NOZ.

⁴ Právní věda však není zcela jednotná, pokud se jedná o právní povahu veřejného užívání. Někteří autoři uvádí, že veřejné užívání je subjektivním právem. Jiní jsou názoru, že jde o „pouhou“ právní možnost chovat se určitým způsobem vyplývající z objektivního práva. Srov. MÁCHA, Aleš in MÁCHA, Aleš a HUNEŠ, Karel. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, 2016, str. 25: „*V obecné rovině však české právo nedává uživatelům pozemních komunikací nástroj, kterým by se mohli dovolávat ochrany svého veřejného užívání. Proto jsme toho názoru, že se v obecné rovině o subjektivní právo v případě veřejného užívání nejedná...*“ nebo také KOPECKÝ, Martin. *Správní právo*. Obecná část. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, str. 219: „*Podle převažujícího názoru není subjektivní právo na obecné užívání veřejné věci. Možnost obecného užívání je důsledkem stavu podle objektivního práva.*“ Pulkrábek pojmá, že se z obecného hlediska jedná o „dovolení“, přičemž ač je samo doprovázeno povinností, nelze přímo dovodit, že jde o subjektivní právo. Subjektivním právem je dle názoru tohoto autora jen takové oprávnění – dovolení, kdy je oprávněnému z takového práva přiznána možnost uplatnění aktivní ochrany. Subjektivním právem se může tedy veřejné užívání stát „*až tehdy, když právní řád subjektu dovolení přiznává možnost vynutit povinnost nerušit dovolené chování.*“ PULKRÁBEK, Zdeněk. Veřejné užívání jako předmět soukromého subjektivního práva?. *Právní rozhledy*, 2009, č. 13, s. 457-461. Z uvedeného nutno dovodit, že ačkoli samo veřejné užívání subjektivním právem není, v určitých konkrétních situacích (a to současně předvídaných zákonem) jím být může. K tomu také Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 11. 2007, č. j. 6 Ans 2/2007-128: „*... musí ... existovat veřejné subjektivní právo těch, kteří veřejnou cestu pravidelně užívají právě z naléhavé komunikační potřeby, tedy z toho důvodu, že daná komunikace zajišťuje přístup k jejich nemovitostem či umožňuje určitý způsob*

a to jak v rámci dělení na obecné a zvláštní užívání, o nichž bude pojednáno dále, tak s ohledem na ochranu samotného materiálního statku. Samotné užívání musí odpovídat účelovému určení daného statku. Takový způsob užívání, který by vybočoval z mezí účelového určení, není vždy zapovězen (k tomu dále v této kapitole), avšak pokud by mělo jít o užívání, které se danému účelovému určení příčí, nutno dojít k závěru, že takové jednání dovolené není.

Na zmíněný institut lze nahlížet také jako na *právní režim* samotných všeobecně přístupných materiálních statků.⁵ V tomto ohledu budeme dané statky posuzovat jako včleněné do určitého zvláštního právního režimu s imanentním způsobem přístupu osob k nim. Tento přístup zřejmě o něco více přispívá k pochopení celé problematiky, zejména pro představu, které všechny materiální statky lze pod tento institut zařadit,⁶ a to při uvážení způsobů vzniku jednotlivých druhů veřejného užívání.

Institut veřejného užívání teorie i praxe dělí na obecné užívání, zvláštní užívání a užívání veřejných ústavů. Tato dělba je zásadní ve vztahu již ke shora zmíněným způsobům vzniku druhů veřejného užívání, rozsahu oprávnění jednotlivých uživatelů, dalších obsahových podmínek a náležitostí, jakož i k možnostem zániku faktických možností z daného institutu vyplývajících.

V další části této kapitoly budou tyto druhy veřejného užívání podrobně rozebrány, přičemž hlavní důraz bude kladen na instituty obecného a zvláštního užívání.

1.1 Obecné užívání

Jedním z druhů veřejného užívání je obecné užívání, přičemž lze uvést, že se jedná o základní způsob užívání všeobecně přístupných materiálních statků. Této základní povaze institutu také odpovídá způsob vzniku právní možnosti obecného užívání, jeho rozsah a vymezení okruhu uživatelů, kteří jej mohou využívat. V tomto smyslu jej lze vymežit tak, že „*obecné užívání spočívá v užívání*

využití těchto nemovitostí. V těchto případech totiž ochrana obecného užívání komunikace úzce souvisí s ochranou vlastnických a jiných soukromých práv těchto uživatelů.“

⁵ HENDRYCH, Dušan a kol. *Právní slovník*. 3., podstatně rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, str. 1229.

⁶ Srov. HAVLAN, Petr, FOJTÍK, Lumír in LAVICKÝ, Petr a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část* (§ 1–654). Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, str. 1733: „*Kritériem určení příslušnosti věci v právním smyslu k veřejnému statku je povaha, účel a užití věci coby věci veřejné, rozhodný je stav chtěný, nikoliv faktický, a primárně pak naplnění pojmu „obecné užívání“.*“

*věci způsobem odpovídajícím jejímu určení předem neurčeným okruhem osob, nevylučující možnost stejného užívání ostatními.*⁷ Toto vymezení tak kopíruje hlavní definici celého institutu.

Jeho vznik není vázán ani jinak podmíněn vydáním individuálního právního aktu ani jinou formou správní činnosti. Obyčejně totiž vzniká ze samotného pozitivního práva – ze zákona, tj. *ex lege*, přičemž v podrobnostech je možné a velmi často i vhodné upravit obecné užívání prováděcími právními předpisy. Samotný obsah je takto možné upravit formou pozitivního vymezení možného faktického užívání nebo formou stanovení zakázaného chování, tj. negativním vymezením. Lze samozřejmě připustit kombinaci obou forem vymezení.

Další způsob vzniku obecného užívání vychází z jednání soukromoprávní povahy osob, které mají k danému statku vlastnické právo. Je jím tzv. *věnování*, dříve nazývané také jako *věnovací akt*, které představuje udělení souhlasu vlastníka věci, tj. daného materiálního statku, s jeho užíváním neomezeným okruhem osob, čímž tak dojde k veřejnoprávnímu omezení práva vlastníka – třebaže jde o věc v soukromém vlastnictví osoby vlastníka a není k ní založeno žádné jiné veřejnoprávní či soukromoprávní omezení vlastnického práva (např. v podobě věcného břemene). Věnováním však nelze chápat jakékoli svolení vlastníka k užívání jeho věci. Takové jednání by bylo nutno posoudit toliko z hlediska soukromého práva, konkrétně práva občanského, a to ve smyslu nominálního smluvního typu – užívání. Zákon tak musí s tímto jednáním vlastníka věci spojovat vznik obecného užívání. Takový postup, tedy že k věnování může dojít toliko na základě zákonné normy, je nezbytný. Obecné užívání v tomto směru totiž představuje omezení vlastnického práva,⁸ které je možné – ústavně konformní – pokud se jedná o nucené omezení pouze za podmínky, že jde o omezení ve veřejném zájmu, na základě zákona a za náhradu, přičemž rozsah takového omezení musí být přiměřený danému cíli.⁹ V případě, kdy nelze splnit podmínka náhrady, jež je

⁷ Kopecký, 2019, str. 219.

⁸ Podstata veřejného užívání totiž spočívá v „dovolení (v dovolující právní normě) neomezenému okruhu subjektů užívat cizí věc, tedy v dovolení omezujícím vlastnické právo,“ přičemž „vlastník, stejně jako kdokoli jiný, je povinen dovolené chování nerušit.“ PULKRÁBEK, Zdeněk. Veřejné užívání jako předmět soukromého subjektivního práva?. *Právní rozhledy*, 2009, č. 13, s. 457-461.

⁹ Čl. 11 odst. 4 LZPS. Srov. ŠIMÁČKOVÁ, Kateřina in WAGNEROVÁ, Eliška, ŠIMÍČEK, Vojtěch, LANGÁŠEK, Tomáš, POSPÍŠIL, Ivo a kol. *Listina základních práv a svobod*. Komentář. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2012, str. 314: „Vyvlastněním se rozumí nucení odnětí vlastnictví, od toho je odlišeno, ale zároveň podrobena stejnému režimu, nucené omezení vlastnického práva.“ Z uvedeného vyplývá, že ačkoli nucené omezení a zbavení vlastnického práva jsou dva různé právní instituty, charakterem omezení jsou si podobné (liší se pouze v míře zásahu),

fakticky nemožná právě v případě obecného užívání z povahy daného institutu, je za účelem zachování ústavní konformity nezbytné zajistit svobodný a vážně míněný souhlas vlastníka dané věci. V takovém případě se totiž nebude jednat o *nucené* omezení vlastnického práva. PozKom, který umožňuje vznik obecného užívání věnováním, pak stanoví podmínky, při jejichž splnění a zajištění nezbytného souhlasu vlastníka věci vzniká obecné užívání. Tento zákon konkrétně upravuje obecné užívání účelových komunikací, které jsou obecně ve vlastnictví fyzických nebo právnických osob,¹⁰ tak, že vedle udělení souhlasu vlastníka pozemní komunikace s takovým omezením jeho vlastnického práva k účelové komunikaci musí existovat nutná a ničím nenahraditelná komunikační potřeba. Tato podmínka tak odráží zásadu proporcionality omezení. Pokud by ovšem existovaly i další způsoby, kterými by bylo možné dosáhnout sledovaného cíle, tedy zajištění komunikačního spojení pozemků, jež by omezovaly vlastnické právo méně či vůbec, musely by se takové způsoby upřednostnit.¹¹ Nesouhlas téhož vlastníka věci, popř. i jeho právního nástupce, s dalším obecným užíváním nemusí nutně znamenat ukončení možnosti užívání pozemní komunikace. Existence naléhavé komunikační potřeby je zásadní podmínkou trvání veřejného užívání účelové komunikace v případě, že si vlastník další takové užívání nepřeje. Případ, kdy převáží důvody vlastníka věci k ukončení možnosti veřejného užívání účelové komunikace nad veřejným zájmem na jeho pokračování, je pak jednou z variant jeho zániku.

Samotný obsah tohoto institutu, tedy práva a povinnosti jednotlivých uživatelů, obvykle plyne přímo z právního předpisu upravujícího jeho vznik, případně zánik. Podrobnější úpravu může stanovit prováděcí právní předpis. Takto lze vymezit obsah obecného užívání úplným nebo demonstrativním výčtem práv a povinností nebo negativním vymezením, případně jejich kombinací. Může se však i stát, že obsah obecného užívání nebude zákonem ani podzákonným předpisem vymezen. V takovém případě lze s ohledem na podstatu obecného užívání dovodit, že takový obsah musí odpovídat *obvyklému užívání ve vztahu k účelovému určení materiálního statku*, přičemž je nutné takové užívání přizpůsobit i jeho faktickému stavu. Uživatelé si také musí uvědomit, že se jedná

přičemž tak jsou schopny stejně tíživě zasáhnout do zaručených základních lidských práv a svobody osob.

¹⁰ Srov. § 7 odst. 1 ve spojení s § 9 odst. 1 PozKom.

¹¹ Nález Ústavního soudu ze dne 9. 1. 2008, sp. zn. II. ÚS 268/06.

o užívání předem neomezeným okruhem osob, pročez nutno mít na mysli, že daný materiální statek mohou tímto způsobem využívat i další osoby, a to při zachování veškerých oprávnění vyplývajících z obecného užívání daného materiálního statku. I v tomto ohledu pak bude každý uživatel omezen ve vztahu ke stejnému rozsahu oprávnění jiných uživatelů. Pokud by mělo obecné užívání omezit ostatní uživatele nad míru obvyklou, jednalo by se o zvláštní užívání, případně až o chování zakázané.¹²

Zpravidla se jedná o institut lukrativní, kdy se tak po uživatelích nepožaduje úhrada žádného poplatku. V některých případech však i v případě obecného užívání může být stanoveno daňové nebo poplatkové zatížení. Platba za konkrétní užití materiálního statku (např. mýtné) je však výjimkou z této případné veřejnoprávní platební povinnosti. K tomuto tématu více v dalších kapitolách.

1.2 Zvláštní užívání

Vedle obecného užívání je zvláštní užívání speciálním druhem institutu veřejného užívání. Jedná se o takové nakládání s veřejně přístupnými materiálními statky, které určitým způsobem vybočuje až překračuje meze užívání obecného. V tomto směru tak můžeme hovořit o existenci vztahu speciality k obecnému užívání, oproti kterému je nutné splnit další požadavky, a to i třeba jen za účelem, aby tento institut mohl být vůči oprávněným osobám založen. Má ovšem i další specifika.

Jak již bylo uvedeno výše, možnost zvláštního užívání není dána toliko ze zákona nebo věnovacím aktem, jak tomu bylo v případě užívání obecného. Tentokrát se totiž nejedná o užívání, které by bylo zcela v souladu s *obvyklým užíváním ve vztahu k účelovým určením materiálního statku*.¹³ Zvláštní užívání tak může pro uživatele vzniknout na základě správního aktu příslušného správního orgánu. Bude se tak jednat zejména o *povolení* vydané správním orgánem k tomu příslušným, které často za účelem jeho vydání zahrnuje i požadavek získání souhlasu vlastníka daného materiálního statku.¹⁴ Hmotněprávní základ vydávání takovýchto povolení je vždy součástí právního předpisu upravujícího zvláštní užívání daného materiálního statku. Neexistuje tak obecná hmotněprávní úprava.

¹² Staša in Hendrych, 2016, str. 220.

¹³ Např. § 8 odst. 1 písm. c) VodZ, dle kterého lze získat povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových nebo podzemních.

¹⁴ Např. § 25 odst. 1 PozKom.

Procesní postup rozhodování o povolení zvláštního užívání je upraven obecným předpisem.¹⁵

Takto vydaný správní akt, který představuje oprávnění ke zvláštnímu užívání, bude vždy určen pro jmenovitě určené uživatele. Tato skutečnost vyplývá již ze samotné podstaty správního aktu jakožto jedné z forem správní činnosti. Okruh uživatelů tak bude vždy omezen na konkrétní adresáty, a to ve vazbě na konkrétní rozhodnutí, tedy individuální právní (správní) akt. Tímto se již vymezuje vůči shora uvedené obecné definici veřejného užívání: „*Užívání ... , předem neomezeným okruhem uživatelů.*“ Zvláště mohou veřejné materiální statky užívat jen ti uživatelé, na jejichž žádost bylo takové užívání povoleno, resp. ti, kteří jsou ve výrokové části takového správního aktu, jímž se zvláštní užívání povoluje, označeni. V opačném případě by jednání osob, které by mělo povahu zvláštního užívání, tedy by přesahovalo meze obecného užívání, a které by osobě jednající nebylo umožněno na základě aktu orgánů veřejné správy, bylo nutně považováno za chování *contra legem* a jistě by naplnilo znaky skutkové podstaty přestupku na poli daného zvláštního zákona.

Samotný obsah zvláštního užívání může být dán příslušným zákonem, prováděcím právním předpisem a v neposlední řadě taktéž předmětným správním aktem. Alespoň jedním z uvedených způsobů musí být jasně vymezen rozsah práv a povinností adresáta správního aktu, tj. uživatele. Meze možného faktického užívání mohou být takto vymezeny opět buď taxativně, případně též negativním výčtem nebo též jejich kombinací. Pokud jde o zvláštní užívání, mělo by však být vždy jasné, které jednání je dovolené a které nikoliv. Takové přesné vytyčení a určení práv a povinností je nezbytné například s ohledem na správní trestání nedovoleného jednání nebo také úplatnost zvláštního užívání (k tomu více níže). V povolení je taktéž vymezena doba, na níž je dané užívání povoleno. Zároveň lze v rámci těchto správních aktů stanovit i další vedlejší ustanovení, tedy mody, různé odkládací či rozvazovací podmínky a jiné. Současně lze v rámci povolení upravit klauzuli *rebus sic stantibus*, jejíž účinky spočívající v zániku příslušného správního aktu nastanou v situaci, kdy se změní podmínky, za nichž bylo zvláštní užívání povoleno. Konečně lze taktéž zánik povolení vázat na porušení povinností z něho

¹⁵ Tímto obecným předpisem je SŘ.

vyplývajících (např. neuhrazení stanoveného poplatku, porušení podmínek zvláštního užívání pozemních komunikací¹⁶).

Zvláštností je v tomto případě i poplatková povinnost,¹⁷ která se s tímto druhem veřejného užívání pojí. Zpravidla v rámci správního aktu je jeho adresátovi (konkrétnímu uživateli) stanoven poplatek v určité výši podle rozsahu oprávnění z povolení vyplývající¹⁸ s ohledem na daný veřejný materiální statek, na nějž se povolení vztahuje. Takto může být rozhodujícímu správnímu orgánu dán prostor pro správní uvážení ve vztahu k výši poplatkové povinnosti uživatele, nebo samotné zákony upravující zvláštní užívání tyto poplatkové povinnosti mohou stanovit samy (např. určují přesný postup výpočtu poplatku).¹⁹

1.3 Užívání veřejných ústavů

Jedná se o zvláštní druh veřejného užívání všeobecně přístupných materiálních statků. Všeobecná přístupnost veřejných ústavů vyplývá vždy z daného zákona upravujícího činnosti určitého veřejného ústavu.²⁰

Jeho uživatelé se označují jako *destinatáři*. Destinatáři se nacházejí s ohledem na rozsah možnosti užívání veřejného ústavu v rovném postavení, jak vyplývá ze základní definice obecného užívání. Aby tohoto postavení dosáhli, musí být součástí určité komunity (např. střední školy). Takového postavení lze dosáhnout vznikem oprávnění dané veřejný ústav užívat, jež bude může zpravidla vyplývat ze správního aktu, nebo případně taktéž z jiného právně relevantního úkonu. V uvedeném případě pak na základě správního aktu ředitele příslušné školy bude přijat uchazeč ke vzdělávání na střední škole. Tento uchazeč (žák) se tak na základě rozhodnutí ředitele školy stává destinatářem daného veřejného ústavu (školy), aby se mohl vzdělávat a připravovat na budoucí život a povolání. Jiným právně relevantním úkonem je na příklad poskytování knihovnických a informačních služeb všem osobám při zajištění rovného přístupu podle zákona o knihovnách a podmínkách provozování veřejných knihovnických a informačních služeb.²¹

¹⁶ § 25 odst. 3 věta první PozKom.

¹⁷ Např. § 88 a násl. VodZ.

¹⁸ Často označované také jako „základ poplatku“, např. § 88c VodZ.

¹⁹ Například úprava § 88-§ 88h VodZ.

²⁰ Kopecký, 2019, str. 220-221.

²¹ § 4 odst. 1, odst. 6 zákona č. 257/2001 Sb., o knihovnách a podmínkách provozování veřejných knihovnických a informačních služeb (knihovní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Práva a povinnosti vyplývající z užívání veřejných ústavů jsou dány zpravidla příslušným zákonem vztahujícím se k dané oblasti úpravy. I zde je však možné, aby byly jednotlivé práva a povinnosti z těchto vztahů vyplývající blíže upravovány, popř. rozšiřovány nebo zpřesňovány prováděcími právními předpisy. Veřejné ústavy současně mohou obsah těchto vztahů upravit i vlastními provozními, ústavními a podobnými řády. Tyto řády jsou svým charakterem řazeny mezi abstraktní akty jako jedné z forem činnosti veřejné správy. Ačkoli jsou ze své povahy i systematiky akty abstraktními, nelze je považovat za pramen práva, neboť nejsou všeobecně závazné. Zavazují tak toliko své adresáty, kterými jsou právě tito destinační veřejných ústavů, tedy žák jakožto uživatel základní, střední nebo vysoké školy, či třeba čtenář jakožto uživatel veřejné knihovny.

1.4 Zákonná úprava

Veřejné užívání je předmětem mnoha právních předpisů, které obecně více či méně detailně upravují zpravidla nakládání nebo jiné chování osob vůči veřejným materiálním statkům. Předmětem veřejného užívání tak mohou být přírodní statky, statky vytvořené lidskou činností i statky smíšené, přičemž nezáleží na vlastnických vztazích k danému materiálnímu statku. Předmětem veřejného užívání tak mohou být například tyto veřejné statky: voda, pozemní komunikace, veřejná prostranství, krajina, les, ovzduší, některé druhy energií nebo třeba radiové spektrum.²² V této podkapitole nastíním základní úpravu některých z právě uvedených materiálních statků.

Lze tak nejprve zmínit veřejné užívání vod, a to jak obecné, tak i zvláštní. Tyto režimy upravuje VodZ. Veřejné užívání vod se však v českém právní řádu objevil již před účinností tohoto zákona. Sám zákon legálně definuje, co se považuje nakládáním s vodami: *„Nakládáním s povrchovými nebo podzemními vodami je jejich vzdouvání pomocí vodních děl, využívání jejich energetického potenciálu, jejich využívání k plavbě nebo k plavení dřeva, k chovu ryb nebo vodní drůbeže, jejich odběr, vypouštění odpadních vod do nich a další způsoby, jimiž lze využívat jejich vlastnosti nebo ovlivňovat jejich množství, průtok, výskyt nebo jakost.“*²³ Obecné užívání vod se vztahuje pouze k vodám

²² Staša in Hendrych, 2016, str. 221 a 222.

²³ § 2 odst. 9 VodZ.

povrchovým,²⁴ které lze takto volně odebírat a jinak s nimi nakládat pro vlastní potřebu, pokud k tomu není třeba zvláštního technického zařízení. Lze je rovněž zachycovat na pozemcích a stavbách jednoduchými zařízeními a měnit jejich přirozený odtok za účelem ochrany pozemků a staveb před škodlivými účinky povrchových vod. Za obecné užívání (povrchových) vod se považuje také jejich užívání k plavbě a k odběru vody potřebné k provozu plavidel. V těchto případech tedy jejich uživatel nebude potřebovat povolení správního orgánu. Jiné nakládání s povrchovými vodami a nakládání s podzemními vodami již podléhá povolení příslušného správního orgánu. Povolení je tedy potřeba například k vypouštění odpadních vod do vod povrchových nebo podzemních, stejně tak k odběru nebo jinému nakládání s povrchovými vodami, pokud je k tomu zapotřebí zvláštního technického zařízení. Takové způsoby nakládání s vodami je tedy dle shora uvedeného systému veřejného užívání nutno označit jako užívání zvláštní.²⁵ VodZ obsahuje mnohá ustanovení vztahující se k ochraně vod,²⁶ i obecné užívání tudíž lze za daným ochranným účelem upravit, omezit i zakázat.

Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, upravuje veřejné užívání lesů tak, že má každý právo vstupovat do lesa na vlastní nebezpečí, přičemž nezáleží na tom, zda je vlastníkem lesa stát, obec, či se jedná o les ve vlastnictví soukromé osoby. Uživatel může v lese sbírat pro vlastní potřebu lesní plody a suchou na zemi ležící klest. Zvláštní oprávnění mají chovatelé včel, kteří se souhlasem vlastníka lesa a v zájmu podpory ekologické rovnováhy a dalších veřejných zájmů mohou umisťovat svá včelstva na lesních pozemcích. Uživatelé musí dodržovat ze zmíněného zákona plynoucí povinnosti, a to zejména les nepoškozovat, nenarušovat lesní prostředí, dbát pokynů vlastníka lesa a v neposlední řadě přizpůsobit své chování v lese stavu jeho životního prostředí. Z důvodu ochrany lesa nebo v zájmu zdraví či bezpečnosti fyzických osob může orgán státní správy lesů omezit či vyloučit vstup do lesa, nejdéle však na dobu 3 měsíců.²⁷

²⁴ Povrchové vody jsou vody přirozeně se vyskytující na zemském povrchu; tento charakter neztrácejí, protékají-li přechodně zakrytými úseky, přirozenými dutinami pod zemským povrchem nebo v nadzemních vedeních (srov. § 2 odst. 1 VodZ).

²⁵ I ze zvláštního užívání jsou však stanoveny výjimky (srov. § 8 odst. 2 VodZ).

²⁶ Srov. § 5, § 6 odst. 2, § 7 odst. 2–5 VodZ.

²⁷ § 19 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Volný průchod přes pozemky ve vlastnictví státu, obce nebo právnické osoby upravuje zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Každý má právo na takový volný průchod, pokud tím nezpůsobí škodu na majetku nebo újmu na zdraví jiné osoby a nezasahuje takovým svým jednáním do práv na ochranu osobnosti nebo sousedských práv. Takový uživatel je současně povinen respektovat oprávněné zájmy vlastníka pozemku. Takto upravený volný průchod nelze uplatnit na zastavěné pozemky či pozemky stavební, dvory, zahrady, sady, vinice, chmelnice a pozemky určené k faremním chovu zvířat. V době, kdy by mohlo dojít ke škodě způsobené takovým volným průchodem, jsou z obecného užívání vyloučeny i orná půda, louky a pastviny. Tento zákon však vedle povinností uživatelů stanoví současně povinnosti vlastníka pozemku, konkrétně povinnost zajistit technickými nebo jinými opatřeními možnost volného průchodu na vhodném místě v případě, kdy je daný pozemek, jež není vyloučen z obecného užívání dle tohoto zákona, oplocován či ohrazován.²⁸

Ovzduší je veřejným statkem, který z principu nenáleží nikomu, nelze jen vlastnit. Přesto existuje veřejný zájem na jeho ochraně. Současně však ovzduší představuje statek, který každý z nás každodenně musí určitým způsobem užívat, ať už jde o pouhé dýchání, či vypouštění spalin do ovzduší vzniklých užíváním motorových vozidel, nebo průmyslovou či jinou výrobou. Z těchto důvodů je upraveno veřejné užívání zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, i u toho materiálního statku, jde však pouze o úpravu užívání zvláštního, které spočívá zejména v jeho znečišťování.

Výraznou právní úpravou veřejného užívání disponuje PozKom. Tímto materiálním statkem se budu zabývat v následujících kapitolách.

²⁸ § 63 odst. 2 až 4 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

2 PŘEDMĚT ZÁKONA Č. 13/1997 SB., O POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH, VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH PŘEDPISŮ

Právní úprava PozKom ve znění účinném k 1. 1. 2021 od okamžiku své platnosti podstoupila již řadu novelizačních změn. Jak již z předchozí kapitoly této diplomové práce vyplývá, pozemní komunikace jsou v rámci českého právního řádu upraveny na rozhraní veřejného a soukromého práva. Pozemní komunikace představují veřejné materiální statky, jež jsou s výjimkami zpřístupněny k užívání každému, a proto je nezbytné zajistit veřejnoprávní úpravu k nastavení pravidel jejich užívání. Některé vztahy v rámci institutů PozKom jsou svou povahou ryze občanskoprávní. Jedná se zejména o problematiku účelových komunikací. Existence účinné veřejnoprávní úpravy však může pro vlastnická práva soukromoprávních osob v těchto případech znamenat jejich znatelná omezení ve prospěch veřejného užívání těchto materiálních statků.²⁹

PozKom má celkem 10 částí, které se dále vnitřně člení rubrikami, nebo rovnou na jednotlivé paragrafy. Část první, jak bývá zvykem, vymezuje předmět zákonné úpravy, definuje a dělí pozemní komunikace a řadí je do jednotlivých kategorií a tříd, stanoví k nim taktéž vlastnické poměry a výkon jejich správy. Konečně také upravuje jejich vzájemné připojování nebo připojování sousedních nemovitostí na ně. Pozemní komunikací se rozumí: „*Dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“³⁰ Z uvedené zákonné definice vyplývá, že pozemní komunikace jakožto dopravní cesta musí být vždy viditelná v terénu, přičemž je nutné, aby byla její existence v terénu stálá (to je podstatné zejména pro účelové komunikace, neboť u ostatních kategorií pozemních komunikací tento znak zpravidla nebude sporným).³¹ Pojem „jiná vozidla“ již ProvPoz nezná. Je tak potřeba stále uvedený odkaz v poznámce pod čarou u § 2 PozKom odkazující na zrušený zákon č. 38/1995 Sb. terminologicky přizpůsobit

²⁹ ČERNÍNOVÁ, Michaela, ČERNÍN, Karel, TICHÝ, Michal. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář.* Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2015, str. XVI.

³⁰ § 2 odst. 1 PozKom.

³¹ Viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 3. 2017, č. j. 5 As 140/2014-85. Tento závěr je zřejmý i z hlediska charakteru pozemní komunikace, kdy např. Kočí uvádí, že „*Pozemní komunikace může mít charakter stavby (prakticky vždy u dálnic a silnic, ve většině případů u místních komunikací), která u dálnice, silnice a místní komunikace není součástí pozemku.*“ KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1. 3. 2018.* 6. vydání. Praha: Leges, 2018, str. 14.

současné právní úpravě. ProvVoz definuje tzv. „zvláštní vozidlo“,³² které obsahově odpovídá pojmu „jiné vozidlo“ podle shora uvedeného odkazu k definici pojmu pozemní komunikace.³³

PozKom dělí pozemní komunikace na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Dálnice je dále definována v § 4 PozKom. Lze je rozdělit na dálnice I. třídy a dálnice II. třídy. Obecné užívání dálnice je zákonem omezeno, a to úpravou ProvPoz, na nějž PozKom odkazuje blanketovým ustanovením.³⁴ ProvPoz ve svém ustanovení § 35 odst. 1 stanoví, že motorová vozidla a jízdní soupravy, aby mohly užít dálnici k jízdě, musí mít nejvyšší povolenou rychlost alespoň 80 km.h.-1. V úseku, kde dálnice prochází obcí, je dovolen provoz i motorových vozidel a jízdních souprav pro veřejnou hromadnou dopravu s nejvyšší povolenou rychlostí alespoň 65 km.h.-1, přičemž tato omezení se nevztahují na vozidla správce komunikace oprávněně užitá při správě dálnice nebo její údržbě.

Silnice je pozemní komunikací určenou k užití silničními a jinými vozidly a oproti dálnici i chodci.³⁵ Silnice se rozdělují podle svého dopravního významu na silnice I. až III. třídy. Nad to může být silnice I. třídy označena jako silnice pro motorová vozidla,³⁶ pokud je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a na níž není přímo připojena sousední nemovitost s výjimkou nemovitostí přímo připojených z odpočívek.³⁷

Místní komunikace na rozdíl od pozemních komunikací shora uvedených slouží především k místní dopravě na území obce, má tedy lokální – místní význam. Tomuto významu taktéž odpovídají vlastnické poměry místních komunikací,

³² Je definováno v § 2 odst. 2 ProvVoz jako „vozidlo vyrobené k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, které může být při splnění podmínek stanovených tímto zákonem k provozu na pozemních komunikacích schváleno.“ Další podmínky a dělení silničních vozidel na druhy a kategorie stanoví spolu s uvedeným zákonem taktéž vyhláška Ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Takovým zvláštním vozidlem může být např. vozík pro invalidy s motorickým pohonem.

³³ Kočí, 2018, str. 15 an.

³⁴ Knapp uvádí, že „blanketové právní normy spojují části právní normy s další její částí obsaženou v jiném právním předpisu, který není v právní normě samé identifikován.“ KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 1995, str. 160.

³⁵ Srov. § 35 odst. 1 poslední věta ProvPoz.

³⁶ Podle § 2 písm. s) ProvPoz musí být označena dopravní značkou „Silnice pro motorová vozidla“. Dále srov. § 8 ve spojení s informativní značkou č. IZ 2a Silnice pro motorová vozidla přílohy č. 5 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb.

³⁷ § 5 odst. 2, odst. 3 PozKom.

kdy zákonodárce v § 9 odst. 1 PozKom stanovil jejich vlastníkem obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Naproti tomu vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát a vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice těchto tříd nacházejí. Místní komunikace PozKom rozděluje podle dopravního významu, určení a také stavebně technického vybavení na místní komunikace I. až IV. třídy. § 3 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, blíže vymezuje znaky jednotlivých tříd místních komunikací, tedy např. chodníky, stezky pro pěší, cyklistické stezky, cesty v chatových oblastech, podchody, lávky, schody, pěšiny, zklidněné komunikace, obytné a pěší zóny jsou místními komunikacemi IV. třídy. Místní komunikace I. třídy může být taktéž označena jako silnice pro motorová vozidla, a to za stejných podmínek jako v případě silnice I. třídy.

Konečně účelové komunikace jsou pozemní komunikace sloužící ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby jejich vlastníků nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Účelové komunikace mohou vznikat buď postupným působením vnějších sil na zemský povrch, tj. například postupným „vyježděním“ motorovými vozidly, nebo je taktéž možné nechat je zbudovat (zpravidla uvnitř průmyslových areálů apod.).³⁸ Účelové komunikace se však prozatím nikde neevoluují, a to ani ty veřejně přístupné.³⁹ Z hlediska institutu veřejného užívání je relevantní spíše úprava veřejně přístupných účelových komunikací, tedy těch, které nejsou pozemní komunikací v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu.⁴⁰ Přesto může být přístupnost veřejnosti v různém rozsahu upravena, omezena ba i vyloučena, tj. nesplní znaky veřejně přístupné účelové komunikace. To je dáno opět především vlastnickým poměrem k dané účelové komunikaci, jež může být dle § 9 odst. 1 PozKom ve vlastnictví právnické nebo fyzické osoby, tedy i subjektu soukromého práva. Určení, která účelová komunikace je veřejně přístupnou může být velmi složité, přičemž v této otázce již proběhlo několik soudních sporů. Nejvyšší správní soud se v jednom ze svých

³⁸ Mácha, Huneš, 2016, str. 70.

³⁹ Srov. také dále – otázka zařazení pozemních komunikací do kategorií dálnic, silnic nebo místních komunikací. K tomu také rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 7. 10. 2003, sp. zn. 22 Cdo 2191/2002: „Účelovou komunikací je pozemní komunikace, která splňuje znaky uvedené v § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, a to i v případě, že o charakteru této pozemní komunikace nebylo vydáno správní rozhodnutí.“

⁴⁰ *A contrario* k § 7 odst. 2 PozKom.

rozhodnutí⁴¹ zabýval detailnějším vymezením veřejně přístupné účelové komunikace, pročež v jeho odůvodnění vymezil její čtyři definiční znaky: 1) cesta musí být znatelná v terénu a musí být užitečná dopravními vozidly;⁴² 2) musí naplňovat funkci komunikace jakožto spojnice pro vlastníky sousedních nemovitostí (musí tak být užívána jako cesta);⁴³ 3) je udělen souhlas vlastníka účelové komunikace s jejím užíváním neomezeným okruhem osob, který může být dán třeba i konkludentně nebo nebráněním užívání komunikace.⁴⁴ Takový souhlas je závazný i pro právní nástupce vlastníka.⁴⁵ Pokud takový souhlas již nelze zjistit, ale taková účelová komunikace „byla jako veřejná cesta užívána odnepaměti z naléhavé komunikační potřeby, je veřejně přístupnou účelovou komunikací;“⁴⁶ 4) a konečně musí existovat nutná a ničím nenahraditelná komunikační potřeba, jež je nutná zkoumat vždy, a to i v případě pokud byl dán souhlas vlastníka, resp. jeho právních předchůdců, s obecným užíváním cesty.⁴⁷ Ústavní soud vymezil pojem nenahraditelné či také nezbytné komunikační potřeby: „*Jak vyplývá z definice účelových komunikací, jejich primárním účelem je zajištění přístupu vlastníků k jejich nemovitostem tam, kde neexistuje jiná alternativa přístupu ("slouží pro spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi") a kde tento přístup zjevně není "upraven" soukromoprávním*

⁴¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 3. 2017, č. j. 5 As 140/2014-85.

⁴² Vyplývá též z § 2 odst. 1 PozKom.

⁴³ Mácha, 2016, str. 73, uvádí, že „*není-li cesta užívána k účelu stanovenému zákonem, není možné o účelové komunikaci hovořit. Přestala-li být proto účelová komunikace užívána či je užívána naprosto sporadicky, např. koleje již zarostly a na pozemku se již nachází pouze travnatý porost, účelová komunikace zaniká, neboť vyšla z užívání.*“ Dále pokračuje: „*Vlastník tak přestal být zatížen veřejným užíváním této komunikace.*“ Z uvedené jasně vyplývá, že pokud je jednou udělený souhlas vlastníka účelové komunikace k jejímu veřejnému užívání, je i přesto možné, aby takové užívání zaniklo, přičemž v tomto případě zaniká společně se samotnou účelovou komunikací. V uvedeném případě, by tudíž takový souhlas vlastníka nepřešel na právního nástupce uživatele této veřejně přístupné účelové komunikace (srov. také dále další znaky veřejné účelové komunikace).

⁴⁴ Viz výše tzv. věnování nebo také věnovací akt. Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 3. 2017, č. j. 5 As 140/2014-85: „*Tento souhlas může být dán i konkludentně, absencí aktivního bránění užívání komunikace.*“

⁴⁵ Viz usnesení Nejvyššího soudu ze dne 21. 2. 2006, sp. zn. 22 Cdo 1173/2005.

⁴⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 11. 2007, č. j. 6 Ans 2/2007-128.

⁴⁷ Nejvyšší správní soud vyslovil ve svém rozsudku ze dne 30. 3. 2017, č. j. 5 As 140/2014-85 vycházejíce z judikatury Ústavního soudu (zejm. sp. zn. II. ÚS 268/06, jež v právní větě uvádí: „*... lze tedy konstatovat, že jeho jediný ústavněkonformní výklad je ten, že s takovým omezením vlastnického práva musí vlastník příslušného pozemku souhlasit. Vedle nezbytného souhlasu vlastníka je podmínkou veřejného užívání soukromého pozemku též existence nutné a ničím nenahraditelné komunikační potřeby. Z dnešních hledisek posuzování legitimních omezení základních práv se totiž jedná o nezbytnou podmínku proporcionality omezení.*“), že „*pro soulad s článkem 11 Listiny základních práv a svobod vyžaduje posouzení naplnění podmínky nutné komunikační potřeby vždy, včetně situace, kdy je souhlas s užíváním cesty jako veřejné komunikace dán nade vší pochybnost.*“

*institutem (např. věcným břemenem). Pouze v takto úzkém rozsahu "potřeb vlastníků nemovitostí", kteří nemají jiný alternativní přístup ke svým nemovitostem, je totiž možné spatřovat prosazení veřejného zájmu.*⁴⁸ Je tudíž nutné v každém jednotlivém případě zkoumat, zda existuje jakákoli (ač nevyhovující) alternativa přístupu k nemovitostem jiných vlastníků, a pokud taková je, nelze bez dalšího dovozovat existenci veřejně přístupné účelové komunikace. Shora vymezený přístup určení, co je a co už není veřejně přístupnou účelovou komunikací vychází již z prvorepublikové judikatury (např. rozhodnutí NSS ze dne 21. 9. 1932, Bohuslav, administrativní rozhodnutí, poř. č. 10729/32), jež pojímá, že pozemek „*lze uznat za veřejnou cestu jen tehdy, byl-li pozemek věnováním bud výslovným, nebo z konkludentních činů vlastníka poznatelným určen k obecnému užívání a slouží-li toto užívání k trvalému ukojení nutné komunikační potřeby.*“⁴⁹ V zahraničí se však názory již rozcházejí, a to např. v Rakousku, kde bylo judikaturou dovozeno, že podmínkou vzniku a existence veřejné účelové komunikace není průkaznost nezbytné komunikační potřeby.⁵⁰

O zařazení dané pozemní komunikace do kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace a jejich tříd rozhoduje příslušný silniční správní úřad, a to podle určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení dané pozemní komunikace. V části deváté PozKom je upraven výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací. Ministerstvo dopravy tak rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice nebo silnice I. třídy a o změnách těchto kategorií, krajský úřad rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie silnice II. nebo III. třídy a o jejich změnách, obecní úřad rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie místních komunikací a jejich tříd a o vyřazení místních komunikací z této kategorie.⁵¹ Zařazení pozemní komunikace do určité kategorie a třídy však nemusí být trvalé. Pokud se totiž změní její dopravní význam nebo její určení, rozhodne příslušný silniční správní úřad o změně kategorie nebo třídy dané pozemní komunikace.⁵²

⁴⁸ Nález Ústavního soudu ze dne 9. 1. 2008, sp. zn. II. ÚS 268/06.

⁴⁹ Op. cit. DOBROVOLNÁ, Eva, KRÁLÍK, Michal. Nezbytnost posouzení podmínky nutnosti komunikační potřeby v případě veřejně přístupné účelové komunikace. *Bulletin advokacie*. 2017, č. 9, s. 46-49.

⁵⁰ Tamtéž.

⁵¹ § 40 odst. 2 písm. a), odst. 3 písm. b), odst. 5 písm. a) PozKom.

⁵² § 3 odst. 1, odst. 2 PozKom.

Část druhá PozKom upravuje silniční pozemek. Jedná se o pozemky, na nichž je umístěno těleso dané pozemní komunikace, vyjma účelové pozemní komunikace, a silniční pomocný pozemek, který slouží k účelům ochrany a údržby dané pozemní komunikace. Část druhá PozKom dále vymezuje, co vše je součástí a příslušenstvím dálnice, silnice a místní komunikace.

V části třetí je upraveno územní, stavební a společné územní a stavební řízení ve věci dálnice, silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace, a to jako *lex specialis* k úpravě zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Dále v § 17 PozKom je stanoven účel pro odejmutí či omezení vlastnického práva k pozemku nebo stavbě, čímž je splněna jedna z podmínek vyvlastnění vlastnického práva k pozemkům a stavbám podle zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů.⁵³ Ačkoli § 17 odst. 1 PozKom výslovně stanoví veřejný zájem na výstavbě dálnice, silnice a místní komunikace I. třídy a jejich součástí, příslušenství a souvisejících stavbách, nelze jej mít za daný a prokázaný jen na tomto základě. Vždy je nezbytné veřejný zájem prokázat v jednotlivém vyvlastňovacím řízení⁵⁴, přičemž jiný postup shledal opakovaně Ústavní soud za protiústavní.⁵⁵

Část čtvrtá PozKom se zabývá možností převodu některých práv a povinností státu jako vlastníka dálnice a silnice I. třídy k jejich financování a zajišťování výstavby, provozování a údržbě na základě koncesionářské smlouvy podle obecné úpravy zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.⁵⁶ A dále část pátá se zabývá posouzením bezpečnosti pozemních komunikací jakožto staveb z hlediska zajištění bezpečnosti silničního provozu při jejich užívání, označovaného jako audit. Tomuto auditu podléhají jak samotné stavby, tak i návrhy dokumentace záměru a projektové dokumentace.

⁵³ § 3 odst. 1 zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě, ve znění pozdějších předpisů, stanoví jako základní podmínku vyvlastnění „*účel vyvlastnění stanovený zvláštním zákonem*“.

⁵⁴ Srov. § 4 odst. 2 téhož zákona.

⁵⁵ Např. nálezy Ústavního soudu ze dne 28. 6. 2005, sp. zn. Pl. ÚS 24/04 a ze dne 17. 3. 2009, sp. zn. Pl. ÚS 24/08.

⁵⁶ Stát je veřejným zadavatelem podle § 4 odst. 1 písm. a) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů. Zvláštní úprava pro zadávání koncesí je obsažena v části osmé téhož zákona.

Audit může provádět pouze fyzická osoba s platným povolením k takové činnosti vydaným Ministerstvem dopravy, označovaná jako auditor.

Šestá část PozKom, označená jako „Užívání pozemních komunikací“ upravuje jak obecné, tak i zvláštní užívání pozemních komunikací, tedy stěžejní předmět této diplomové práce. Úprava zabývající se obecným užíváním zaznamenala v nedávné době změnu v ohledu na časové zpoplatnění, když původní dvoudílné kupóny byly nahrazeny tzv. elektronickými dálničními známkami. Těmito otázkami se bude diplomová práce zabývat v dalších kapitolách.

Instituty ochrany pozemních komunikací, taktéž teoreticky vymezitelné jako ochrana veřejného užívání, jsou předmětem úpravy v rámci části sedmé PozKom. Jedná se o silniční ochranná pásma, jakožto prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 metrů a ve vzdálenosti 100, 50 nebo 15 metrů od zejm. osy přilehlého jízdniho pásu, a to vždy v závislosti na kategorii dané pozemní komunikace. Vedle silničních ochranných pásem se jedná o kontrolní vážení vozidel, jež se provádí na dálnicích, silnicích a místních komunikacích. Kontrolní vážení spočívá v kontrole hmotnosti vozidla nebo jízdni soupravy, poměru hmotností vozidel v jízdni soupravě, rozložení hmotnosti na nápravy, na skupiny náprav, na kola, nebo na skupiny kol, rozměrů vozidla nebo jízdni soupravy včetně nákladu nebo také kontrolu dodržení podmínek spojitelnosti vozidel v jízdni soupravu. Vedle shora uvedeného jsou pozemní komunikace chráněny i dalšími způsoby, např. provedením opatření k zabránění sesuvu půdy, padání kamenů, lavin, stromů apod.

Část osmá PozKom definuje pojem a vymezuje práva a povinnosti v rámci inteligentního dopravního systému. Úprava výkonu státní správy je obsahem části deváté PozKom, která vymezuje, jaké silniční správní úřady vykonávají státní správu jednotlivých kategorií pozemních komunikací. Současně jsou zde vymezeny další práva a povinnosti rozhodujících orgánů. V této části jsou taktéž upraveny přestupky za porušení povinností vyplývajících z PozKom a státní dozor. Část desátá je věnována společným, přechodným a závěrečným ustanovením.

3 OBECNÉ UŽÍVÁNÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

PozKom upravuje veřejné užívání těchto materiálních statků ve své části šesté, jak již bylo uvedeno v předchozí kapitole. Jak se dle povahy druhů veřejného užívání nabízí, zákonná úprava nejdříve pojímá ustanovení o obecném užívání a až následně věnuje pozornost užívání zvláštnímu.

Ustanovení § 19 odst. 1 PozKom vymezuje obecné užívání obdobně, jak jej pojímá základní doktrinální definice. PozKom tak uvádí, že „*smí každý užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny,*“⁵⁷ přičemž dále dodává, že takové užívání lze uplatňovat pouze v mezích zvláštního předpisu upravující provoz na nich,⁵⁸ za podmínek stanovených PozKom, a to pokud nestanoví právní předpis jinak. Navíc je každý jednotlivý uživatel povinen se přizpůsobit stavebnímu a dopravně technickému stavu dané pozemní komunikace. V tomto ohledu je PozKom úzce provázán se ProvPoz, který v rámci vymezení povinností účastníka provozu stanoví mimo jiné, že je každý povinen své chování přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, dále také povětrnostním podmínkám a v neposlední řadě i svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.⁵⁹ Právě uvedené je nutno vztahovat skutečně vůči každému, kdo se určitým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.⁶⁰ Jedná se tudíž i např. o chodce,⁶¹ a to již *a contrario* k § 5 a násl. ProvPoz. Co se rozumí stavebním stavem pozemní komunikace je stanoveno v § 26 odst. 3 PozKom a co dopravně technickým stavem v § 26 odst. 4 téhož zákona.

Jednotliví uživatelé, resp. účastníci provozu na pozemních komunikacích, však musí vždy dbát na povahu předmětného institutu, tedy vedle dalších povinností vyplývajících z příslušných právních předpisů nesmí současně omezovat další uživatele v užívání téže pozemní komunikace.

Dále v této kapitole rozvedu nejzásadnější otázky obecného užívání pozemních komunikací, kterými mohou být jednotliví uživatelé ve svém užívání

⁵⁷ § 19 odst. 1 PozKom.

⁵⁸ ProvPoz.

⁵⁹ § 4 písm. a) ProvPoz.

⁶⁰ Podle § 2 písm. a) ProvPoz, tak jde o každého, „*kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.*“

⁶¹ „*Účastníky provozu na pozemních komunikacích jsou především chodci, řidiči motorových a nemotorových vozidel, řidiči tramvají, přepravované osoby, jezdci na zvířatech, vozkové, průvodci vedených a hnaných zvířat, učitelé autoškol...*“ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání. Praha: Leges, 2016, str. 37.

omezování nebo naopak na jejichž základě dojde k rozšíření jejich možnosti faktického užívání daných materiálních statků, ale i další související otázky.

3.1 Omezení obecného užívání

Možnost užívání pozemních komunikací může být rozhodnutím příslušného silničního správního úřadu v různém rozsahu omezeno. Taková omezení lze provést na základě částečných nebo úplných uzavírek nebo nařízením objížděk. K omezení může dojít u všech kategorií pozemních komunikací vyjma neveřejně přístupných účelových komunikací. Zákonná úprava je obsažena v § 24 a násl. PozKom. Tímto omezením je nutno rozumět omezení samotného užívání: „*Uzavírán je tedy provoz, nikoli pozemní komunikace.*“⁶²

O těchto formách omezení rozhoduje příslušný silniční správní úřad vždy na základě žádosti osoby, v jejímž zájmu má k dané uzavírce nebo objížděce dojít. Řízení, jehož předmětem je rozhodování o omezení provozu na konkrétně určených pozemních komunikacích, je tudíž správním řízením⁶³ zahájeným na základě žádosti podle § 44 a násl. SŘ. Takovou žádost může podat kdokoli, a to jak právnická, tak i fyzická osoba. Je samozřejmě možné, aby se taková osoba nechala pro účely podání žádosti nebo i dalších postupů v daném řízení právně zastoupit.⁶⁴ Samotné uzavření pozemní komunikace a nařízení objížděky včetně stanovení přechodné úpravy provozu se upravuje opatřením obecné povahy podle § 171 a násl. SŘ. Opatření obecné povahy může příslušný správní orgán (příslušný silniční správní úřad) vydat jen v případech, kdy zvláštní zákon stanoví, že má správní orgán vydat závazné opatření, jež se vztahuje na neurčitý okruh osob, přičemž takové opatření není právním předpisem ani rozhodnutím.⁶⁵ Povaha opatření obecné povahy tak v sobě nese prvky dvou základních forem správní činnosti veřejné správy, a to abstraktních aktů, kterým jsou tato opatření podobná z hlediska normativnosti, a konkrétních správních aktů, neboť se jimi rozhodují

⁶² Kočí, 2018, str. 157. Srov. také § 24 odst. 1 PozKom.

⁶³ Tedy „*procesními normami správního práva upravený postup správních orgánů, jehož cílem je rozhodování o právech, právech chráněných zájmech a povinnostech fyzickým a právnických osob vydáním správního rozhodnutí, přičemž součástí tohoto postupu je dále i případné řízení přezkoumané a řízení vykonávací.*“ SVOBODA, Ivo. *Základy správního práva a veřejné správy*. 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 2008, str. 73 a 74. Srov. dále § 9 SŘ.

⁶⁴ Srov. § 31 a násl. SŘ.

⁶⁵ § 171 SŘ, jež představuje tzv. negativní vymezení dané formy činnosti veřejné správy. Není však vyžadováno, aby zákon přímo stanovil, že má být vydáno opatření obecné povahy – na tento institut je totiž nahlíženo materiálně – srov. také dále.

otázky v konkrétní věci.⁶⁶ SŘ obsahuje pouze shora parafrázovanou negativní definici opatření obecné povahy, což v praxi přineslo již mnoho zcela protichůdných názorů, které vyústily v nemalé soudní spory. Předmětem takových sporů byla zejména otázka, „zda opatření obecné povahy má být chápáno ve formálním nebo materiálním pojetí. Podstata formálního pojetí spočívá v tom, že správní orgány mohou vydat opatření obecné povahy pouze v těch případech, kdy jim to zvláštní zákon ukládá, a to v rozsahu a za podmínek tam uvedených. Naproti tomu se při materiálním pojetí posuzuje z materiální (obsahové) povahy úkonů správních orgánů, zda má být použit postup správního úřadu o vydání opatření obecné povahy, není tedy rozhodné, zda zvláštní zákon pro určitý správní úkon abstraktně konkrétní povahy výslovně formu opatření obecné povahy stanoví.“⁶⁷ O této základní otázce rozhodl Nejvyšší správní soud tak, že se v rámci usnesení rozšířeného senátu č. j.: 3 Ao 1/2007-44 přiklonil k formálnímu pojetí opatření obecné povahy. S tímto právním závěrem však zcela nesouhlasil Ústavní soud, který se v rámci nálezu sp. zn. Pl. ÚS 14/07 naopak přiklonil k povaze materiální a výše uvedené usnesení Nejvyššího správního soudu zrušil. Ústavní soud přitom své rozhodnutí opřel o doktrínu materiálního právního státu a konstantní judikaturu Ústavního soudu, kdy, pokud se nabízí dvojitý možný výklad veřejnoprávní normy, je třeba zvolit v rámci spravedlivého procesu ten, z něž vyplývá elementární princip *in dubio pro libertate* vyjadřující přednost práv a svobody jednotlivce před státem.⁶⁸

Jak bylo již výše uvedeno, o uzavírce nebo objížděče pozemních komunikací rozhoduje příslušný správní úřad. Pokud se jedná o dálnice, takovým příslušným silničním správním úřadem je Ministerstvo dopravy.⁶⁹ V případě silnic I. třídy rozhoduje o uzavírkách a objížděčkách krajský úřad,⁷⁰ dále obecní úřad obce s rozšířenou působností, pokud jde o omezení obecného užívání silnic II. a III. třídy a veřejně přístupných účelových komunikací⁷¹ a konečně v případech místních komunikací je tímto silničním správním úřadem obecní úřad dané obce.⁷² Pokud se uzavírka týká územního obvodu více silničních správních úřadů, příslušným

⁶⁶ Kopecký, 2019, str. 182.

⁶⁷ Hendrych in Hendrych, 2016, str. 126.

⁶⁸ Nález Ústavního soudu ze dne 19. 11. 2008, sp. zn. Pl. ÚS 14/07.

⁶⁹ § 40 odst. 2 písm. c) PozKom.

⁷⁰ § 40 odst. 3 písm. d) PozKom.

⁷¹ § 40 odst. 4 písm. a) PozKom.

⁷² § 40 odst. 5 písm. b) PozKom.

silničním správním úřadem je ten z možných, v jehož územním obvodu je nejdelší část žádané uzavírky.⁷³

Příslušný silniční správní úřad musí podanou žádost projednat s vlastníkem předmětné či předmětných pozemních komunikací, s obcí, na jejímž zastavěném území má být uzavírka povolena nebo nařízena objížďka, s Policií České republiky v případě, kdy má být nařízena objížďka a objízdná trasa má být vedena po silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci a konečně v určitých případech i s provozovatelem dráhy. Tyto subjekty pak jsou účastníky daného správního řízení,⁷⁴ vyjma Policie České republiky, a stejně tak s nimi musí daný silniční správní úřad jednat. Pokud jde o postavení Policie České republiky, ta má v takovýchto případech postavení dotčeného orgánu. Uvedené subjekty v těchto věcech nevydávají souhlasy, silniční správní úřad s nimi danou věc pouze projedná a nehladě na jejich takové vyjádření, může být povolena uzavírka a nařízena objížďka. S případnými zápornými vyjádřeními výše uvedených subjektů se musí příslušný silniční správní úřad „toliko“ v rámci odůvodnění vypořádat.

Žadatel musí svou žádost předložit při splnění všech podstatných náležitostí takové žádosti. Více v tomto ohledu upravuje na základě ust. § 24 odst. 9 PozKom vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., jež zpřesňuje mimo jiné i obsahové náležitosti takové žádosti.⁷⁵ Žádost tak musí obsahovat například přesné určení uzavírky podle označení vzdálenosti v kilometrech a metrech od začátku dané komunikace, důvod a dobu trvání uzavírky a v neposlední řadě také návrh trasy objížďky včetně grafického vyobrazení. V případě, kdy žadatel všechny stanovené náležitosti obsahu neuvede a nedoloží, vyzve jej příslušný silniční správní úřad k odstranění vad žádosti, přičemž mu k tomu stanoví přiměřenou lhůtu. Pokud žadatel vady svého podání ve stanovené lhůtě neodstraní, předmětné řízení příslušný správní orgán zastaví.⁷⁶ Pokud příslušný silniční správní úřad dané žádosti vyhoví, uzavírku povolí a nařídí objížďku, přičemž stanoví zejména přesné označení uzavírky podle označení vzdálenosti v kilometrech a metrech od začátku

⁷³ § 24 odst. 3 PozKom.

⁷⁴ Neboť: „Účastníky jsou však též další dotčené osoby, pokud mohou být rozhodnutím přímo dotčeny ve svých právech nebo povinnostech.“ Svoboda, 2008, str. 75.

⁷⁵ § 39 odst. 1 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

⁷⁶ § 66 odst. 1 písm. c) SŘ.

dotčené komunikace,⁷⁷ dobu uzavírky a v poslední řadě také stanovení trasy objížděky.⁷⁸ Při svém rozhodování musí příslušný správní orgán důsledně dbát, aby byla uzavírka povolena na co nejkratší dobu a objížděka byla dostatečně technicky zabezpečena a byla vyhovující i z hlediska provozu a přístupu k sousedním nemovitostem.⁷⁹ Vlastník pozemní komunikace, po níž byla nařízena objížděka, je povinen takto převedený provoz bezúplatně strpět.⁸⁰ Pokud je nutné vést nařízenou objížděku po zpoplatněné komunikaci, je její užití v tomto případě bezplatné.⁸¹ Dále příslušný silniční správní úřad v návaznosti na vyhovění žádosti stanoví dopravní značení v místě uzavírky a na trase objížděky.⁸² Takové označení povolené uzavírky a nařízené objížděky je upraveno vyhláškou Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, která v rámci přílohy č. 5 upravující směrové informativní dopravní značky podle § 8 téže vyhlášky určuje hned tři druhy směrových tabulí označujících objížděky a vedle nich v rámci přílohy č. 10 ve spojení s § 15 téže vyhlášky upravuje dopravní zařízení označené jako Zábрана pro označení uzavírky.⁸³

Příslušný silniční správní úřad však není jediným subjektem, který je oprávněn část pozemní komunikace uzavřít. Ustanovení § 24 odst. 8 PozKom reaguje na bezprostřední nebezpečí hrozící z určitých nahodilých okolností, kdy PozKom příkladmo uvádí živelní pohromy, dopravní nehody, zřícení nebo poškození objektů. V takových situacích může danou část pozemní komunikace uzavřít taktéž její vlastník nebo správce a musí její uzavření označit alespoň provizorním způsobem. Stejně tak vlastník nebo správce pozemní komunikace postupuje v případě havárie inženýrské sítě. Takové uzavření a provizorní označení

⁷⁷ Srov. také § 24 odst. 7 věta první PozKom.

⁷⁸ Ne vždy však dochází k uzavření celé pozemní komunikace, resp. všech jízdnic pruhů ku příkladu v případě dálnic. Objížděka tudíž nemusí být stanovena ve smyslu určení zcela rozdílné trasy, ovšem „*trasa lze vést po pozemní komunikaci, která vyhovuje intenzitě a druhu odkláněné dopravy,*“ přičemž „*úplná uzavírka pozemní komunikace pro všechny nebo některé druhy vozidel podřezuje zpravidla podstatnou změnu organizace provozu. Pro vozidla, kterým je v důsledku zřízení pracovního místa dále zakázán vjezd, se vyznačuje objížděková trasa. Výjimkou jsou případy krátkých objížděk vedených souběžně s uzavřenou pozemní komunikací.*“ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.* Technické podmínky. 2. vydání. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2003, str. 35.

⁷⁹ § 24 odst. 4 PozKom.

⁸⁰ § 24 odst. 6 věta první PozKom.

⁸¹ Ust. § 20a odst. 2 PozKom.

⁸² § 39 odst. 4 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

⁸³ Informativní značky Směrová tabule pro označení objížděky č. IS 11b – IS 11d přílohy č. 5 a dále zejm. dopravní zařízení č. Z2 Zábрана pro označení uzavírky přílohy č. 10 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb.

musí bezodkladně vlastník komunikace nebo její správce oznámit správnímu úřadu příslušnému ke stanovení místní a přechodné úpravy provozu.

3.1.1 Povolení uzavírky a nařízení objížd'ky Ministerstvem dopravy v konkrétních věcech

Pro účely této diplomové práce jsem požádal příslušný silniční správní úřad ve věcech dálnic, tedy podle § 40 odst. 2 písm. c) PozKom Ministerstvo dopravy, jakožto povinný subjekt podle § 2 odst. 1 SvInf, o poskytnutí konkrétních povolení uzavírky a nařízení objížd'ky. Dále rozeberu Ministerstvem dopravy poskytnuté rozhodnutí (příloha č. 1), kterým došlo k povolení uzavírky dálnice a nařízení objížd'ky, a to s ohledem na výše uvedené zákonné požadavky.

Toto řízení bylo vedeno na základě žádosti podané dne 20. 3. 2019 o povolení částečné uzavírky dálnice D1 z důvodu realizace stavby „D1 – modernizace, úsek 16, EXIT 119 Velký Beranov – EXIT 134 Měřín (1. a 2.A etapa).“ Na předmětné pozemní komunikaci, tedy na dálnici D1, není umístěna dráha, tudíž Ministerstvo dopravy uvedenou podanou žádost projednalo pouze s vlastníkem pozemní komunikace, jejíž uzavírka byla povolena, tedy státem, za něž v dané věci právně jedná Ředitelství silnic a dálnic ČR, státní příspěvková organizace podle čl. II odst. 2 Zřizovací listiny Ředitelství silnic a dálnic ze dne 21. 2. 2020,⁸⁴ dále s vlastníky pozemních komunikací, po kterých byla nařízena objížd'ka, v daném případě tedy příslušnými kraji a obcemi, dále s obcemi, na jejichž zastavěném území má být dle rozhodnutí povolena uzavírka a nařízena objížd'ka a také s Policií České republiky.

V rámci obsahu rozhodnutí Ministerstvo dopravy dbá zejména na ochranu bezpečnosti provozu na rozhodnutím dotčených pozemních komunikacích a sjízdnosti dálnice. K tomu v souladu s ust. § 24 odst. 4 PozKom stanovuje závazné podmínky a pro případ jejich porušení může udělené povolení zrušit nebo omezit. Tyto podmínky Ministerstvo dopravy v rámci rozhodnutí správně stanovilo v jeho obsahu, když zejména stanovilo, že při provádění prací nesmí být

⁸⁴ Vydaná opatřením Ministerstva dopravy č. j.: 21/2020-410-PRIV/2 podle ust. § 5 a § 20 zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vstupování v právních vztazích, ve znění pozdějších předpisů. Náležitosti vzniku včetně stanovení obsahu zřizovacích listin organizačních složek státu jsou blíže upraveny vyhláškou Ministerstva financí č. 62/2001 Sb., o hospodaření organizačních složek státu a státních organizací s majetkem státu ve znění vyhlášek č. 569/2006 Sb., č. 82/2016 Sb. a č. 54/2019 Sb.

ohrožena bezpečnost provozu na dálnici a že termín ukončení uzavírky je závazný, přičemž bude dbáno na co nejkratší dobu uzavírky.

Přechodná úprava provozu na dálnici D1 v rozsahu předmětné uzavírky a objížďky byla stanovena opatřením obecné povahy č. j. 82/2019-120-RD/5 ze dne 2. 4. 2019. Tímto opatřením byly však stanoveny úpravy dopravního značení, dopravního zařízení aj. toliko ve vztahu k předmětné dálnici. Dále musely být stanoveny přechodné úpravy provozu taktéž na pozemních komunikacích, po kterých byla nařízena objížďka, a to zejména s ohledem na plynulost provozu, neboť v opačném případě by účastníci provozu nevěděli, kudy objížďka vede, vznikaly by dopravní komplikace, nehledě na zvýšení rizika vzniku dopravních nehod. Magistrát města Jihlavy tudíž v daném případě stanovil přechodnou úpravu provozu opatřením obecné povahy č. j. MMJ/OD/51241/2019-SchH ze dne 10. 4. 2019 a Městský úřad Velké Meziříčí opatřením obecné povahy č. j. DOP/55274/2019-krej /1755/2019 ze dne 10. 4. 2019.

Celý tento proces, tj. od podání žádosti do vydání rozhodnutí, trval pouhých 29 kalendářních dnů, což s ohledem na relativně složitý, resp. alespoň časově náročný průběh, kdy v této době stihl předmětný silniční správní úřad celou věc posoudit, projednat s dalšími dotčenými orgány, vypořádat se s jejich vyjádřeními, přijmout přechodnou úpravu na předmětné pozemní komunikaci a vydat rozhodnutí, není dle mého názoru doba nepřijatelná.

Z pohledu prostého uživatele pozemních komunikací shledávám velmi užitečným centrální nástroj dopravního zpravodajství, tzv. Jednotný systém dopravních informací, v němž jsou uveřejňovány informace o dopravních nehodách, požáru objektů v blízkosti komunikace, o překážkách provozu (např. o nepojízdných vozidlech, převrácených nákladech) a v neposlední řadě taktéž o sjízdnosti komunikace a informace o uzavírkách a objížďkách. Na shromažďování těchto informací se podílejí různé subjekty jako Policie ČR, Hasičský záchranný sbor ČR, Zdravotnická záchranná služba, silniční správní úřady, správci komunikací aj. Provozovatelem tohoto systému je Ředitelství silnic a dálnic ČR, státní příspěvková organizace. S ohledem na stále rostoucí trend tzv. pendlerů, tj. osob v zejména zaměstnaneckém vztahu k zaměstnavatelům usídleným v zahraničí a s místem výkonu práce tam stanoveným, ale též na volný průchod státních hranic třeba jen za účelem výletů nebo jiných volnočasových aktivit, v tomto směru shledávám další možný rozvoj uvedeného projektu,

a to ve vztahu k přímo sousedícím státům. Rakousko, Polsko i Německo v současné době provozují též více či méně propracovaný systém dopravních informací. Slovensko zpracovává data získávána a měřená mimo jiné i technickými zařízeními přímo z terénu. Tyto údaje zpracovává Cestná databanka, která je dále poskytuje správcům dopravních cest, nejrůznějším úřadům, Ozbrojeným silám SR, ale též do systému pro hospodaření s vozovkami, mosty, pro posuzování přepravy nadměrných a nadrozměrných nákladů a dopravního plánování.⁸⁵ I pro běžné uživatele slovenských pozemních komunikací je vytvořena služba Informačního systému Modelu cestnej siete,⁸⁶ jež zpracovává aktuální dopravní a technické údaje o dopravní síti na území Slovenska poskytnuté Cestnou databankou. Tyto údaje je možné snadno získat prostřednictvím interaktivní internetové mapy.⁸⁷ Cestná databanka představuje technickou evidenci silnic, a to centrálně, posuzuje také trasy nadměrných a nadrozměrných přeprav. Vedení této databanky je svěřeno Slovenské správě cest.⁸⁸ Právě v takovýchto případech shledávám možnost budoucí realizace společného projektu, který by pokryl území těchto států. Systémy není nutné přetvářet celé, bylo by potřeba pouze upravit předávání vymezených dat do společného dopravního systému, který by nahradil současné portály pro získávání dopravních informací širokou veřejností. Neshledávám zde však nutnost tvorby takového projektu například v rámci Evropské unie, neboť pravidelné, potažmo každodenní přechody státních hranic občany uvedených států zpravidla směřují pouze do příhraničí sousedních států.

3.2 Další způsob omezení obecného užívání

Vedle postupů výše uvedených, na jejichž základě může dojít k omezení obecného užívání daných pozemních komunikací, zákonodárce přijal i úpravu reagující na stále se stupňující tranzitní dopravu skrze zastavěná území obcí. Problematika se váže zejména k dopravním komplikacím vzniklým užíváním těchto pozemních komunikací vozidly, které způsobují zpomalování provozu a také

⁸⁵ Spracovanie údajov a ich využitie | cdb.sk . [online]. Copyright © Slovenská správa ciest [cit. 06.03.2021]. Dostupné z: <https://www.cdb.sk/sk/cdb-cestna-databanka/Spracovanie-udajov.alej>

⁸⁶ Geoportál - webové služby IS MCS | cdb.sk . [online]. Copyright © Slovenská správa ciest [cit. 06.03.2021]. Dostupné z: <https://www.cdb.sk/sk/geoportal-CDB.alej>

⁸⁷ Jedná se tudíž o obdobnou službu jako je Jednotný systém dopravních informací pro silniční síť na území ČR.

⁸⁸ Cestná databanka | cdb.sk . [online]. Copyright © Slovenská správa ciest [cit. 06.03.2021]. Dostupné z: <https://www.cdb.sk/sk/cdb-cestna-databanka.alej>

škody na nich. Často nejsou dopravní cesty v těchto menších obcích řešené způsobem umožňujícím průjezd rozměrných nebo těžkých vozidel. Tuto problematiku se zákonodárce snažil vyřešit novelou PozKom účinnou od 31. 12. 2015, jíž bylo přidáno ustanovení § 24a omezující vjezd některých vozidel do určitých míst.

Tranzitní nákladní dopravu vozidlem o největší povolené hmotnosti 12 tun a více lze proto na silnici II. a III. třídy zakázat nebo omezit změnou místní úpravy provozu,⁸⁹ resp. stanovením takové úpravy zákazovými dopravními značkami. Takto může příslušný silniční správní úřad postupovat, tj. stanovit danou místní úpravu provozu omezující vjezd některých vozidel na určitá místa, pouze při splnění dalších podmínek. Jedna z takovýchto základních podmínek byla již uvedena a sice, že uvedené omezení lze stanovit pouze u pozemních komunikací kategorie silnic, a to II. a III. třídy. Taková omezení se však dotknou pouze regionálních potíží, tj. účelnost přijetí tohoto institutu razantně klesá, když není možné omezit vjezd uvedených vozidel také na místní komunikace (např. alespoň I. a II. třídy). Výsledkem tak nutně musí být vyhýbání se regionálním komunikacím, které naopak mohou v plynulosti a bezpečnosti provozu s ohledem na tranzitní nákladní dopravu spíše pomoci, a koncentrace této dopravy na komunikace nižších kategorií, tedy právě skrze malé obce, kde tento druh dopravy činí nemalé potíže a škody. Otázkou také je, jak se určí, že dané vozidlo je či není tranzitní nákladní dopravou. Skutečnost prokázat, že dané vozidlo není tranzitní nákladní dopravou, leží na bedrech provozovatele vozidla, případně jeho řidiče, který v případě silniční kontroly předloží zpravidla doklad o nákladu, výpis ze živnostenského rejstříku nebo obdobné dokumenty z nichž lze dané skutečnosti seznat.⁹⁰

K výše uvedené podmínce přistupuje ještě další, když PozKom stanoví, že taková místní úprava provozu lze stanovit pouze v případě, je-li možné v území využít jinou vhodnou trasu včetně trasy vedoucí po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění. Ačkoli se stanovení takové podmínky jeví jako zřejmé, je otázkou, jak lze definovat tuto jinou vhodnou trasu. Z daného ustanovení vyplývá, že takovou trasou může být například i silnice I. třídy nebo dálnice,⁹¹ kde by provozovatel vozidla musel uhradit stanovené poplatky, v tomto případě mýtné.

⁸⁹ Ust. § 61 odst. 2 ProvPoz.

⁹⁰ Kočí, 2018, str. 165.

⁹¹ Kočí, 2018, str. 164.

V dalším je nutné vyjít z určité proporcionální teze, že jinou trasu nebude možné využít v případě, pokud nebude možné užít jinou pozemní komunikaci v takovém územním rozsahu, který by nepředstavoval značné prodloužení trasy jízdy. Pokud příslušný správní orgán uvedenou místní úpravu provozu stanoví, není tím vyloučeno, že se tato doprava nepřesune na pozemní komunikace vedoucí skrze malé obce, namísto zřejmě původní představy zákonodárce na dálnice a silnice I. třídy.

V případě provedení omezení vjezdu některých vozidel podle ust. § 24a PozKom, bude umístěna svislá zákazová dopravní značka č. B 4 Zákaz vjezdu nákladních automobilů, a to zpravidla s uvedením hodnoty nejvyšší povolené hmotnosti (12 t). Tato dopravní značka bude doplněna o dodatkovou tabulku č. E 14 Tranzit. Smysl předmětné omezení naplní pouze za předpokladu, že v místě stanovení této místní úpravy provozu bude policie vykonávat efektivní dohled. V opačném případě řidiči platnou úpravu provozu respektovat nebudou, o čemž se můžeme v rámci provozu sami přesvědčit. V současné době není dostatečným preventivním nástrojem ani skutečnost, že porušení takto stanovené místní úpravy je přestupkem provozovatele vozidla podle ust. § 42b odst. 1 písm. y) PozKom, za něž je možné uložit pokutu až do výše 100.000, - Kč.

Ustanovení § 24a odst. 2 PozKom určuje užití dané pozemní komunikace, které se nepovažuje za tranzitní nákladní dopravu, pročež se tak na něj nevztahuje předmětné omezení vjezdu. Užití pozemní komunikace, jež je nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče, je jedním z případů, na něž se daná omezení nevztahují. S ohledem na výše uvedené představuje toto ustanovení duplicitu úpravy, neboť úsek s omezením vjezdu dle předmětného ustanovení doplní dopravní značku č. B 4 Zákaz vjezdu nákladních automobilů zpravidla dodatková tabulka č. E 14 Tranzit,⁹² jež představuje shodnou úpravu jako předmětné ustanovení § 24a odst. 2 písm. a) PozKom. Omezení vjezdu se dále nevztahuje na užití pozemní komunikace složkami integrovaného záchranného systému a na užití nezbytné pro plnění úkolů ozbrojených sil České republiky a ozbrojených sil jiného státu.⁹³

⁹² Přílohy č. 3 a 6 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb.

⁹³ § 24a odst. 2 písm. b), písm. c) PozKom.

Vedle výše uvedeného PozKom umožňuje příslušnému silničnímu správnímu úřadu dočasně zakázat nebo omezit stání nebo zastavení vozidel na místních komunikacích nebo na průjezdním úseku silnice či jejich částech, tj. „*kdy úsek dálnice nebo silnice (nikoli však místní komunikace) vede v zastavitelném nebo zastavěném území a převádí převážně průjezdní dopravu (tranzit) tímto územím.*“⁹⁴ K uvedenému může být přistoupeno jen pokud si takový postup vyžaduje ochrana bezpečnosti, státu, veřejného pořádku, bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, stavebních prací aj.

Silniční správní úřad tato omezení provede vždy jedině opatřením obecné povahy, pro jehož vydání je v PozKom stanoven zvláštní postup, tj. odlišný od obecné úpravy vydávání opatření obecné povahy podle SŘ. Lze jej vydat na základě podaného návrhu, ale též z moci úřední.⁹⁵ Návrh opatření obecné povahy musí být zveřejněn po dobu alespoň 10 dnů a námitky může v této lhůtě k tomuto návrhu podávat jen vlastník a správce dotčené pozemní komunikace a případně i navrhovatel, pokud takový je. Účinnosti takové opatření nabývá již pátým dnem po dni vyvěšení.⁹⁶ Silniční správní úřad v něm rovněž stanoví přechodnou úpravu provozu, která musí být na pozemní komunikaci umístěna zpravidla nejméně sedm dní před prvním dnem dočasného zákazu stání nebo omezení.

Dojde-li k porušení takto stanoveného zákazu stání nebo zastavení, vlastník pozemní komunikace má právo takové vozidlo z pozemní komunikace odstranit a odstavit jej na vhodném místě, k čemuž zpravidla dojde na náklady jeho provozovatele.⁹⁷ Jakmile pominou důvody, pro něž bylo dané vozidlo z pozemní komunikace odstraněno, vrátí jej na původní místo. Pokud si vozidlo ve lhůtě šesti měsíců jeho provozovatel nevyzvedne, může se vlastník pozemní komunikace u příslušného silničního správního úřadu domáhat povolení jeho prodeje ve veřejné dražbě, který ji povolí, pokud jsou prokazatelně splněny další podmínky. V případě, kdy se podaří vozidlo ve veřejné dražbě prodat, učiní vlastník pozemní komunikace snahu předat výtěžek provozovateli vozidla, a to i opakovaně.⁹⁸ Pokud se vozidlo prodat nepodaří, bude předáno provozovateli zařízení ke sběru vozidel s ukončenou

⁹⁴ Kočí, 2018, str. 45. Srov. dále § 8 odst. 1 PozKom.

⁹⁵ *Arg. per eliminationem* k § 19a odst. 2 PozKom: „... lze **také** opatřením obecné povahy vydaným na návrh.“

⁹⁶ Srov. ust. §§ 172 odst. 1, odst. 5 a 173 odst. 1 SŘ.

⁹⁷ Srov. § 19b odst. 1, odst. 2 PozKom.

⁹⁸ Srov. § 19b odst. 3, odst. 5 PozKom.

životností podle části třetí zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností. Stejně tak je možné, aby silniční správní úřad vyzval provozovatele vřaku vozidla,⁹⁹ aby jej odstranil z pozemní komunikace, pokud je odstavený na dálnici, silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci, nebo pokud byl již vlastníkem pozemní komunikace odstraněn, aby si tento vřak vyzvedl a umístil jej mimo tyto pozemní komunikace.¹⁰⁰

3.3 Rozšíření obecného užívání

Tento institut je s účinností od 31. 8. 2018 součástí právní úpravy PozKom a lze ho označit za jakýsi hraniční nástroj obecného a zvláštního užívání. Jeho podstatou je vymezení pozemních komunikací, na nichž lze užit vozidlo překračující limity stanovené ProvPoz. V tomto ohledu zde dochází k mísení principů obecného užívání spočívajícího ve „volném“ užívání pozemních komunikací předem neomezeným okruhem uživatelů, tj. bez nutnosti obstarání individuálního právního aktu povolujícího takové užívání, a principů zvláštního užívání spočívajícího zejména ve využívání pozemní komunikace způsobem, který daný materiální statek určitým způsobem zvláště zatěžuje, poškozuje, omezuje další uživatele téže pozemní komunikace – obecně řečeno tedy představuje užívání daného statku způsobem přesahujícím jeho účelové určení.

K určení pozemních komunikací nebo jejich jednotlivých úseků, kde bude umožněno rozšířené obecné užívání je příslušné Ministerstvo dopravy, a to bez ohledu na příslušnost silničních správních úřadů stanovených ust. § 40 PozKom. Ministerstvo dopravy tak může určit k rozšířenému obecnému užívání mimo dálnic a silnic I. třídy, také zbylé třídy silnic, a místní komunikace. Nutno dovodit, že tak činí vždy z moci úřední, to ovšem neznamená, že mu nelze podat ve smyslu ust. § 42 SŘ podnět, k čemuž bude docházet zpravidla od osob, na jejichž přepravu by se takové rozšíření obecného užívání mohlo vztahovat.¹⁰¹ Konkrétní určení

⁹⁹ Viz. zákonná definice v § 19 odst. 2 písm. g) PozKom: „silniční vozidlo, které je pro závady v technickém stavu zjevně technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích a obnovení způsobilosti by si vyžádalo výměnu, doplnění nebo opravu podstatných částí mechanismu nebo konstrukce silničního vozidla nebo které není možné identifikovat prostřednictvím identifikačního čísla vozidla umístěného na karoserii nebo rámu vozidla, za čelním sklem nebo na výrobním štítku.“

¹⁰⁰ § 19c odst. 1 písm. a), písm. b) PozKom.

¹⁰¹ Srov. JEMELKA, Luboš, PONDĚLÍČKOVÁ, Klára, BOHADLO, David. *Správní řád. Komentář*. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, str. 269.: „Každý správní orgán je povinen přijímat podněty, aby bylo zahájeno řízení z moci úřední. Podnět, aby bylo zahájeno řízení z moci úřední, může dát kdokoli – fyzická či právnická osoba, jiný správní orgán či jakýkoli jiný orgán veřejné

pozemních komunikací však musí Ministerstvo dopravy projednat vždy s Ministerstvem vnitra, pokud jde o dálnici, Policií České republiky, pokud jde o silnici nebo místní komunikaci, a s krajským úřadem, pokud jde o silnici nebo místní komunikaci ve správním obvodu daného krajského úřadu.¹⁰²

Určení pozemních komunikací k rozšířenému obecnému užívání provádí Ministerstvo dopravy opatřením obecné povahy, které zveřejňuje na své úřední desce a na úředních deskách dotčených krajských úřadů.¹⁰³ Jakmile nabyde dané opatření obecné povahy účinnosti, je zveřejněno taktéž ve Věstníku dopravy.¹⁰⁴ PozKom stanoví toliko obecné kategorie podmínek, které je nutné v rámci určení pozemních komunikací zpřesnit, resp. stanovit v tomto rámci konkrétní podmínky rozšířeného obecného užívání. PozKom nemůže rovnou stanovit přesné podmínky, neboť se stav pozemních komunikací všude na území České republiky liší a vždy je tak nutno dbát aktuálních okolních podmínek. I z toho důvodu je nutné tyto postupy projednat vždy s dotčenými krajskými úřady. Ministerstvo dopravy tak v rámci opatření obecné povahy mimo jiné vymezí kategorie nebo podkategorie vozidel a přepravy, při nichž lze tato vozidla užit. PozKom totiž rozlišuje obecnou kategorii vnitrostátní silniční dopravy, při níž by bylo možné překračovat určité limity, a vedle ní také vnitrostátní přepravu dřeva, využití pracovních strojů samojízdných pro zemědělské práce nebo pro opravy nebo údržbu pozemních komunikací. V opatření obecné povahy se dále určí hodnoty jako jsou výška, šířka, hmotnost nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola, nebo skupiny kol, které mohou být překročeny a jejich největší povolenou míru překročení a také další podmínky, jimiž bude zabezpečena bezpečnost a plynulost silničního provozu a ochrana dané pozemní komunikace. Ministerstvo dopravy může taktéž stanovit podmínku doprovodu vozidla, např. Policií České republiky, jehož náklady bude muset daný uživatel uhradit.¹⁰⁵

Dané opatření obecné povahy lze vydat vždy nejdéle na dobu 5 let, a to právě zejména z důvodu, aby takové rozšířené obecné užívání odpovídalo aktuálnímu trendu silničního provozu, stavu a zabezpečení dané pozemní

moci. “ Avšak v tomto smyslu není dáno subjektivní právo takovým osobám, aby řízení z moci úřední bylo zahájeno.

¹⁰² § 24b odst. 3, odst. 4 PozKom.

¹⁰³ § 24b odst. 5 PozKom.

¹⁰⁴ Ministerstvo dopravy ČR – Věstníky dopravy. *Ministerstvo dopravy ČR – Domovská stránka* [online]. Copyright © 2021 Ministerstvo dopravy ČR [cit. 22.01.2021]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Ministerstvo/Vestniky-dopravy>.

¹⁰⁵ § 24b odst. 7 PozKom.

komunikace a dalším okolnostem, které mohou takové užívání ovlivnit pozitivně nebo negativně. Po uplynutí, resp. ještě i před uplynutím, doby, na níž bylo takové opatření obecné povahy vydáno, může Ministerstvo stanovenou platnost prodloužit, pokud je postupy shora uvedenými zajištěno, že podmínky nutné pro jeho vydání, jsou zachovány. Zde nutno dovodit, že platnost daného opatření obecné povahy lze prodloužit vždy nejdéle o dalších 5 let. Pokud však v průběhu platnosti daného opatření zjistí Ministerstvo dopravy, že podmínky, za nichž bylo vydáno, již nejsou dány, zruší jej.¹⁰⁶

Řidič, který užívá pozemní komunikaci za podmínek stanovených v rámci rozšířeného obecného užívání, musí dodržovat stanovenou místní a přechodnou úpravu provozu na předmětné pozemní komunikaci. Ministerstvo dopravy však může v rámci opatření obecné povahy stanovit omezení rychlosti vozidla, jež se bude nutně vztahovat pouze na užívání pozemní komunikace v souvislosti s jejím rozšířeným obecným užíváním.

Opatřením obecné povahy č. j.: 308/2019-120-SSU/19 ze dne 25. ledna 2020¹⁰⁷ určilo Ministerstvo dopravy silnice II. a III. třídy na území České republiky a stanovilo hodnoty hmotností a rozměrů vozidel nebo jízdních souprav překračující tyto hodnoty stanovené obecně v ProvPoz, a to za účelem přepravy toliko zemědělských strojů. Z uvedeného je zřejmé, že nebyl využit celý potenciál předmětného institutu, když se dané opatření nevztahuje na dálnice, silnice I. třídy a žádné místní komunikace. Dále bylo opatření přijato pouze ve vztahu k zemědělským vozidlům, resp. účelem dané přepravy mohou být toliko sezónní zemědělské práce. Ministerstvo dopravy stanovilo zvláštní podmínky, jako třeba nejvyšší povolenou délku vozidel podkategorie SS a SN a soupravy T a C s pracovními stroji na 22 metrů, nejvyšší povolenou šířku těchto vozidel na 5 metrů a výšku 4,5 metrů aj. Současně jsou stanoveny další podmínky, které musí být u určených kategorií či podkategorií vozidel, na něž se dané opatření obecné povahy při této přepravě vztahuje, dodrženy.

3.4 Úplatnost obecného užívání

¹⁰⁶ § 24b odst. 6 PozKom.

¹⁰⁷ Ministerstvo dopravy ČR – Ministerstvo. *Ministerstvo dopravy ČR – Domovská stránka* [online]. Copyright © 2021 Ministerstvo dopravy ČR [cit. 22.01.2021]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Uredni-deska/Opatreni-obecne-povahy-rozsireni-obecneho-uzivan>

Ačkoli základní definice veřejného užívání stanovuje možnost užívání materiálních statků bez dalšího a zpravidla je jedná současně o užívání zcela bezplatné, neznamená to, že tomu tak musí být vždy. Příkladem, kdy i obecné užívání může být zpoplatněno, může být právě obecné užívání pozemních komunikací. Z běžného života se s touto povinností jistě každý z nás již setkal, zejména pokud pravidelně řídí motorové vozidlo při vzdálenějších cestách, a to ať při jízdě za prací nebo v rámci volnočasových aktivit.

Účel zpoplatnění pozemních komunikací lze snadno seznat, kterýžto však není jediným. Zákonodárce byl při svých úvahách relativně precizní, pročež základním cílem není jen uplatnění nástroje k získání finančních prostředků na údržbu nebo další výstavbu a rozšiřování dopravní infrastruktury, ale především „*tzv. internalizace externalit vlastního dopravního chování.*“¹⁰⁸ Tento pojem představuje snahu zákonodárce, aby co nejvíce nahradil negativní důsledky provozu na těchto zpoplatněných pozemních komunikacích, a to především s ohledem na životní prostředí včetně hluku a znečištění, opotřebení a poškozování dopravní infrastruktury a na nutnost řešení dopravních nehod a zácp a dalších činností s nimi souvisejícími.¹⁰⁹ Mimo jiné lze obecně říci, že jako stanovení poplatkové povinnosti u každé jiné činnosti je dalším účelem tohoto zpoplatnění také snaha o regulaci chování uživatelů pozemních komunikací, tedy konkrétně řidičů a provozovatelů vozidel. Stanovené platí především, ale nikoli výlučně, pro tzv. výkonové zpoplatnění neboli mýtné, kdy je snaha do různých transportních a jiných činností osob zařadit větší část železniční dopravy nebo lodní dopravy, popřípadě jejich kombinace.¹¹⁰ V případě časového zpoplatnění je kladen důraz na využití daných komunikací co možná nejvíce v období, na něž byl poplatek uhrazen.

Zpoplatněnému užívání však nepodléhá každá pozemní komunikace. Ministerstvo dopravy stanovuje vyhláškou pozemní komunikace, jejichž užití podléhá časovému poplatku. V současné době jsou takto zpoplatněny pouze dálnice, jejichž úplný výčet můžeme najít v příloze vyhlášky Ministerstva dopravy č. 480/2020 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem, kdy je takto stanoveno celkem 30 úseků dálnic na území České

¹⁰⁸ TICHÝ, Michal in Černínová, 2015, str. 183.

¹⁰⁹ Srov. ust. § 22 odst. 1 PozKom.

¹¹⁰ Čl. 7b odst. 1 a čl. 7c odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) 1999/62 ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých infrastruktur těžkými nákladními vozidly.

republiky. Dříve, a to do 1. 1. 2016¹¹¹ byly takto zpoplatněny i silnice pro motorová vozidla, tedy silnice I. třídy se zvláštním značením,¹¹² a zvláštní úpravou provozu, a to zejména vyšším limitem omezení rychlosti. Dopravní značení pozemních komunikací vyjadřuje zpoplatnění pozemní komunikace přímo nebo nepřímo tak, že již poplatkovou povinností v sobě obsahuje již jiná dopravní značka označující určitou kategorii pozemní komunikace. Je tomu tak u označení dálnic, kdy dopravní značka č. IZ 1a Dálnice již v sobě zahrnuje poplatkovou povinnost úhradou časového poplatku nebo mýtným.¹¹³ Zpoplatnění může být však vyloučeno dodatkovými tabulkami č. E 11a Bez časového poplatku, E 11c Bez mýtného nebo E 11e Bez časového poplatku a mýtného. V případě silnic pro motorová vozidla jejich samotné označení nikdy poplatkovou povinností neobsahovalo. U těchto dopravních značek tak v případě záměru danou komunikaci zpoplatnit musela být doplněna dodatková tabulka č. E 11b S časovým poplatkem, E 11d S mýtným nebo E 11f S časovým poplatkem a mýtným (tyto dodatkové tabulky jsou užívány i v případě, kdy se upozorňuje na zpoplatněný úsek dálnice bezprostředně následující po úseku nezpoplatněným). Pokud jde o výkonové zpoplatnění, vymezení pozemních komunikací, které podléhají zpoplatnění mýtným, stanovuje ve své příloze vyhláška Ministerstva dopravy č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným, ve znění pozdějších předpisů. Při stanovování výše poplatků a pozemních komunikací, na něž se dané povinnosti vztahují, musí být brán zvláštní zřetel, aby tímto postupem nedocházelo zejména k diskriminaci mezinárodní dopravy a k narušení hospodářské soutěže mezi provozovateli daných pozemních komunikací.¹¹⁴

PozKom výslovně vylučuje uložení časového poplatku a mýtného současně za užití zpoplatněné pozemní komunikace motorovým vozidlem. Rozdílem mezi těmito dvěma způsoby zpoplatnění je účel, za něž se platí (viz také výše), a také

¹¹¹ Srov. vyhláška Ministerstva dopravy č. 306/2015 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem, ve znění účinném od 1. 12. 2015 do 31. 12. 2015. Tato vyhláška, resp. uvedená účinnost, reagovala na přechodný stav, kdy převzala původní zpoplatnění dle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 435/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem, a od 1. 1. 2016 obsahovala výčet pouze dálnic, jakožto zpoplatněných komunikací.

¹¹² Informativní značka č. IZ 2a Silnice pro motorová vozidla přílohy č. 5 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb.

¹¹³ Obdobná úprava platí i na Slovensku, kde informační dopravní značka Diaľnica (č. 309, příloha č. 4 k vyhlášce č. 30/2020 Z. z.) označuje místo, od kterého užívání dálnice podléhá úhradě dálniční známkou.

¹¹⁴ Čl. 7 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) 1999/62 ze dne 17. června 1999, o výběru poplatků za užívání určitých infrastruktur těžkými nákladními vozidly.

v samotném principu zpoplatnění. Poplatky mýtného mají kompenzovat především negativní důsledky na stav dopravní infrastruktury a vliv na životní prostředí. Mýtné se hradí za ujetou vzdálenost a dle typu vozidla, kterým je vozidlo nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost je více než 3,5 tuny. Časové poplatky mají spíše motivovat k užívání zpoplatněných komunikací v určitém časovém období, v němž není na rozdíl od mýtného omezen počet jízd nebo ujeté vzdálenosti, a je tak umožněno v daném období užívat celou síť pozemních komunikací.¹¹⁵

Z poplatkové povinnosti jsou však vyloučena určitá vozidla, která jsou v PozKom výslovně uvedena. Jedná se zejména o vozidla integrovaného záchranného systému, ale i další vozidla zpravidla veřejných sborů. Výslovně jsou poplatkové povinnosti zbavena silniční motorová vozidla používající jako palivo elektrickou energii nebo vodík, a to buď výlučně nebo alespoň v kombinaci s jiným palivem.¹¹⁶ Z uvedeného je zřejmé, že se zákonodárce snaží držet aktuálního trendu v automobilovém průmyslu, a pak zejména také snížit hodnoty emisí vzniklých automobilovým provozem, když se právě touto cestou snaží podpořit snížení počtu automobilů se spalovacím motorem a upřednostnit dnes takzvané elektromobily. Uvedený záměr dovozují, neboť tento případ osvobození se bude týkat v současné době zejména osobních automobilů, u nichž je stanovena povinnost hradit jen časové poplatky (s ohledem na celkovou hmotnost vozidel, viz následující podkapitola), jejichž smyslem však není kompenzovat negativní důsledky provozu, jak je tomu u výkonového zpoplatnění. Jiný, než uvedený záměr zákonodárce proto v této úpravě nespátřuji. Je však velmi spekulativní, zda uvedené bude mít kýžený efekt, a to už jen z důvodu, že ceny elektromobilů se pohybují i v několikanásobné výši cen oproti běžným vozům. Proto při rozhodování o pořízení nového automobilu nebude jistě pro takového zájemce rozhodné, zda ušetří ročně 1.500,- Kč za časový poplatek, či nikoliv. Osvobozena jsou taktéž vozidla vybavená zvláštní registrační značkou pro historická vozidla, kterým byl ve smyslu ust. § 79a odst. 2 ProvVoz vystaven průkaz historického vozidla. Tato lze na pozemních komunikacích provozovat, pokud splní historické vozidlo podmínky testování.¹¹⁷

¹¹⁵ Tichý in Černínová, 2015, str. 184.

¹¹⁶ Ve druhém případě však nesmí hodnota emisí CO₂ v kombinovaném provozu převýšit 50 g/km. Pro srovnání, u běžných spalovacích automobilů se průměrné hodnoty emisí CO₂ pohybují zhruba mezi 150–110 g/km.

¹¹⁷ Blíže k podmínkám provozu a testování historických vozidel §§ 4 a 6 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 355/2006 Sb., o stanovení způsobu a podmínek registrace, provozu, způsobu a podmínek testování historických a sportovních vozidel a způsobu a podmínek testování silničního vozidla,

Takové vozidlo však na pozemních komunikacích nelze provozovat za účelem podnikání či běžného denního užívání pro vlastní potřeby.¹¹⁸ Za účelem osvobození od zpoplatnění musí provozovatel daného vozidla oznámit tuto skutečnost¹¹⁹ Státnímu fondu dopravní infrastruktury,¹²⁰ který o osvobození provede záznam do Evidence (viz dále). Náležitosti a nutné přílohy takového oznámení stanoví ust. § 21b odst. 2 a násl. PozKom. Je možné, že důvody pro osvobození vozidla od zpoplatnění v průběhu času pominou (např. dojde k vyřazení vozidla z užívání příslušnými provozovateli dle ust. § 20a PozKom). Státní fond dopravní infrastruktury pak záznam o osvobození z uvedené Evidence vymaže. O pominutí těchto důvodů musí provozovatel vozidla ve stanové lhůtě deseti pracovních dnů informovat, v opačném případě naplní skutkovou podstatu přestupku podle ust. § 42a odst. 7 písm. c) PozKom, za který lze uložit pokutu do výše až 5.000, - Kč.

3.4.1 Zpoplatnění časovým poplatkem

Tento druh zpoplatnění se týká užití taxativně vymezených pozemních komunikací silničním motorovým vozidlem se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost je nejvýše 3,5 tuny,¹²¹ pokud dané vozidlo nebylo od zpoplatnění osvobozeno. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 480/2020 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem, ve své příloze stanoví pozemní komunikace, jejichž užití je zpoplatněno.

Časový poplatek, dnes¹²² nazývaný jako tzv. elektronická dálniční známka, je možné uhradit na 1 rok, 30 dnů nebo 10 dnů, a to zcela volně dle uvážení řidiče či provozovatele vozidla. Výše jednotlivých poplatků je zastropována ustanovením

které je registrováno v registru silničních vozidel, ve znění vyhlášek č. 144/2012 Sb. a č. 163/2017 Sb.

¹¹⁸ § 79b odst. 3 ProvVoz.

¹¹⁹ Vyjma vozidel ozbrojeného bezpečnostního sboru jiného státu na základě vzájemnosti, dále vozidel ozbrojených sil jiného státu na základě vzájemnosti, má-li přidělenou vojenskou poznávací značku, a vozidel používajícím jako palivo elektrickou energii nebo vodík, má-li přidělenou registrační značku elektrického vozidla, srov. ust. § 21b odst. 1 ve spojení s § 20a písm. b), písm. c), písm. o) PozKom.

¹²⁰ Tento vznikl roku 2000, a to na základě zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, přičemž jeho účelem má být zkvalitnění dopravy z různých hledisek, kdy zásadní oblastí jejího působení je finanční součinnost při výstavbě nových dopravních cest a jejich údržba. Srov. MARKOVÁ, Hana in BAKEŠ, Milan a kol. *Finanční právo*. 5., upravené vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, str. 119.

¹²¹ Pro nějž je užívána legislativní zkratka „vozidlo v systému časového zpoplatnění“.

¹²² Tj. ve smyslu změn PozKom provedenými zákonem č. 227/2019 s účinností od 1. 1. 2021.

§ 21 odst. 3 PozKom, když tyto poplatky limituje hranicí 1.500,- Kč pro časové období 1 roku, 600,- Kč pro dobu 30 dnů a 400,- Kč pro dobu 10 dnů. Tyto poplatky blíže určuje nařízení vlády č. 240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném, ve znění nařízení vlády č. 479/2020 Sb., které ve svém ust. § 2 odst. 1 snižuje poplatek na období 30 dnů na 440,- Kč a na 10 dnů na 310,- Kč. Ustanovení § 2 odst. 2 tohoto nařízení ještě více snižuje poplatkovou povinnost pro vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem. Zde je opět zřejmý úmysl vlády upřednostnit a podpořit užívání spíše ekologičtějších vozidel z hlediska produkovaných emisí CO₂, stejně jak bylo uvedeno již výše v souvislosti s elektromobily.

Za účelem evidence vozidel, pro něž byl uhrazen časový poplatek, tzv. vozidel v systému časového zpoplatnění, je veden informační systém veřejné správy podle zákona č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, označovaný jako Evidence vozidel v systému časového zpoplatnění (tj. „**Evidence**“ dle shora vymezených zkratk). V této Evidenci se shromažďují údaje o vozidlech, pro něž byl uhrazen časový poplatek a u nichž bylo oznámeno osvobození od zpoplatnění, a o tom, zda jsou vozidla evidována do systému elektronického mýtného. Takto se zaznamenávají zejména údaje o státní poznávací značce vozidla, počátek a konec období, na něž je časový poplatek zaplacen, zda je vozidlo poháněno zemním plynem nebo biometanem a také adresa elektronické pošty, pokud byla sdělena.¹²³ Takto evidované údaje jsou uchovány po dobu dvou let od konce období, pro které byl časový poplatek uhrazen. Tuto Evidenci spravuje Státní fond dopravní infrastruktury, který v rámci této činnosti zajišťuje taktéž dálkový přístup k údajům obsaženým v Evidenci Ministerstvu vnitra, Policii České republiky, Generální inspekci bezpečnostních sborů a orgánům Celní správy České republiky. Současně umožňuje ověřit dálkovým přístupem, zda je pro dané vozidlo uhrazen časový poplatek nebo zda je pro něj zaznamenáno osvobození od zpoplatnění, a to podle státní poznávací značky.¹²⁴

Státní fond dopravní infrastruktury zajišťuje výběr těchto časových poplatků, přičemž však touto činností může na základě veřejnoprávní smlouvy¹²⁵

¹²³ § 21a odst. 4 PozKom.

¹²⁴ § 21c PozKom.

¹²⁵ Bude se jednat o koordinační veřejnoprávní smlouvu podle ust. § 159 ve spojení s § 160 SŘ. Srov. Jemelka, 2019, str. 859.: „*Veřejnoprávní smlouvy tedy obecně uzavírají subjekty veřejné*

pověřit jiný subjekt. Za tímto účelem je nezbytné, aby zákon takové výslovné zmocnění obsahoval, jinak by nebylo možné jiný subjekt pověřit.¹²⁶ Výběr poplatků se provádí buď v hotovosti na místech k tomu určených nebo bezhotovostním převodem.¹²⁷ O úhradě časového poplatku se dané osobě vystaví potvrzení,¹²⁸ jehož náležitosti jsou stanoveny v rámci ust. § 3 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 480/2020 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem, přičemž se toto potvrzení dané osobě předá buď v listinné podobě nebo také elektronicky na adresu elektronické pošty.¹²⁹

V současné době tudíž dle shora uvedeného platí právní úprava, která určitým způsobem navazuje na elektronizaci postupů veřejné správy, a snaží se tak zefektivnit a zjednodušit vybírání a kontrolu úhrad časových poplatků. Tento systém současně navazuje na již dříve zaběhlý systém elektronického mýtného, jehož zavedení skutečně pomohlo při správě a kontrole úhrad výkonového zpoplatnění. V tomto ohledu je otázkou, proč k zavedení tzv. elektronických dálničních známek nedošlo již dříve, když nelze říci, že k zavedení tohoto systému bylo potřeba větších, resp. dříve nesplnitelných „provozních“ změn. Naopak se v současné době objevují ohlasy spíše negativní, kdy bývá vyčítána nedostatečná kontrolní vybavenost. Tento systém prokázání úhrady časového poplatku v sobě totiž skrývá velký potenciál, který se však zatím nepodařilo v reálných procesech uskutečnit. Jedná se tak zejména o nainstalování kontrolních bran (obdobných mýtným branám), jejichž účelem by bylo pravidelné (potažmo neustálé) snímání státních poznávacích značek vozidel pohybujících se po zpoplatnění pozemní

správy, a nikoli správní orgány, které vlastní právní subjektivitu nemají.“ PŘÍKOPA, Vojtěch. *Veřejnoprávní smlouvy koordinační*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2018, str. 24: „*Tyto smlouvy mohou ... uzavírat všechny osoby, o nichž se zmiňuje § 160 odst. 1 SpŘ, tedy jak stát, tak i veřejnoprávní korporace, jiné právnické osoby zřízené zákonem, jakož i právnické a fyzické osoby, vykonávající zákonem nebo na základě zákona svěřenou působnost v oblasti veřejné správy.*“¹²⁶ Srov. HEJČ, David in POTĚŠIL, Lukáš, HEJČ, David, RIGEL, Filip, MAREK, David. *Správní řád*. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, str. 786.: „*Podmínka, že veřejnoprávní smlouva smí být uzavřena jen v případech, kdy k tomu zákon poskytuje zmocnění ..., která platí pro veřejnoprávní smlouvy obecně, musí být bezvýjimečně naplněna i v případě veřejnoprávních smluv koordinačních.*“

¹²⁷ Tzv. elektronickou dálniční známku je možné pořídit mimo bezhotovostní platby prostřednictvím internetu také na obchodních místech České pošty a čerpacích stanic EuroOil a taktéž v samoobslužných kioscích (jejich seznam v příloze č. 2). Jak koupit elektronickou dálniční známku?. *Elektronická známka – eDalnice* [online]. Copyright © 2021 [cit. 20.02.2021]. Dostupné z: https://edalnice.cz/jak-ji-koupit/index.html#/trading_places.

¹²⁸ Ust. § 21a odst. 5 PozKom.

¹²⁹ Na adresu elektronické pošty se potvrzení předá v případě zadání úhrady bezhotovostně prostřednictvím samoobslužného automatu nebo dálkového přístupu srov. § 4 písm. b), písm. c) vyhlášky Ministerstva dopravy č. 480/2020 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem.

komunikaci a vyhodnocení platnosti jejich elektronické dálniční známky. V současné době jsou na některých mýtných branách naistalována podobná zařízení, nicméně se jedná spíše o ojedinělé případy. Policie České republiky a Celní správa sice disponují čtecími zařízeními, které výše uvedenou činnost dokáží provádět, jejich kapacita však na rozsah možných protiprávních jednání nestačí.¹³⁰ Obdobně neefektivním způsobem kontrolování úhrady časových poplatků je zastavování jednotlivých vozidel za účelem zjištění splnění poplatkové povinnosti. Takto bylo možné sledovat uhrazení časového poplatku při účinnosti předcházející právní úpravy, neboť jiný způsob by nebyl prakticky možný, současný systém však takto pracovat nesmí. Základním nedostatkem tohoto nově zavedeného systému tudíž spatřuji zejména ve zcela zanedbané přípravě (zejména technické) při očekávání nabytí účinnosti těchto velkých změn právní úpravy, která má však přímé důsledky v praktických kontrolních procesech, a to už s ohledem na dostatečně dlouhou legisvakanční dobu. Osobně proto doufám, že tyto nedostatky budou v brzké době napraveny a ze systému se vytvoří jeden funkční celek, o němž nebude možné říci, že jde pouze o plýtvání veřejnými financemi.

3.4.1.1 Předchozí právní úprava

Do účinnosti novel PozKom k 1. 1. 2021, a to zejména zákona č. 227/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, se úhrada časového poplatku neprokazovala elektronicky, tj. pouze kontrolou státních poznávacích značek a jejich porovnání s údaji uvedenými v Evidenci. Úhrada časového poplatku se prokazovala platným dvoudílným kupónem, tzv. dálniční známkou. Na tomto kupónu se uvedl údaj o registrační značce motorového vozidla, jehož užití na zpoplatněné pozemní komunikaci se kupónem prokazuje a vyznačila se na něm doba platnosti.¹³¹

¹³⁰ Tyto mobilní sady určené ke kontrole uhrazení časového poplatku se skládají z tabletu, speciální kamery a dalších dílčích zařízení. Policie České republiky má k dispozici 43 těchto sad a Celní správa pouze 15. CENDIS: Nezapomeňte sundat staré dálniční známky, kontrola bude už jen elektronicky | ParlamentníListy.cz – politika ze všech stran. *Úvodní strana* | *ParlamentníListy.cz – politika ze všech stran* [online]. Copyright © [cit. 04.03.2021]. Dostupné z: <https://www.parlamentnilisty.cz/zpravy/tiskovezpravy/CENDIS-Nezapomente-sundat-stare-dalnicni-znamky-kontrola-bude-uz-jen-elektronicky-652550>.

¹³¹ § 21a odst. 1 PozKom, ve znění předpisů s účinností do 31. 12. 2020.

Platnost kupónu byla stanovena obdobně, a sice na 1 kalendářní rok vyobrazený na kupónu tvarem kruhu a písmenem „R“, 1 měsíc vyobrazený tvarem čtverce a písmenem „M“ nebo 10 dnů na kupónu vyobrazený tvarem trojúhelníku a písmenem „D“.¹³² Oproti současně účinné úpravě¹³³ byla platnost kupónu na 1 kalendářní rok určena nejdříve¹³⁴ od 1. prosince roku, který bezprostředně předchází kalendářnímu roku vyznačenému na kupónu, a končila 31. lednem bezprostředně následujícího kalendářního roku. Řidiči vozidla byly v tomto ohledu stanoveny povinnosti, a to zejména přilepit jeden díl kupónu prokazující úhradu časového poplatku zpravidla na vnitřní stranu čirého skla předního okna vozidla,¹³⁵ vyznačit na něm údaj o registrační značce daného vozidla a v neposlední řadě předložit ke kontrole příslušníku Policie České republiky nebo Celní správy druhý díl kupónu prokazujícího úhradu časového poplatku.¹³⁶

Rozdíly současné od předchozí úpravy, resp. zejména prokazování úhrady časového poplatku jsou tudíž zřejmé. Aktuálně platná úprava směřuje k celkové elektronizaci kontrol plnění poplatkové povinnosti řidičů, má však před sebou ještě velký vývoj zejména po technické stránce. Zavedení tzv. elektronických dálničních známek však neznamená jen snahu o zefektivnění kontrol, má totiž své výhody i pro jednotlivé uživatele zpoplatněných komunikací. Ti si dnes, resp. již od 1. 12. 2020 mohou elektronickou dálniční známku koupit a splnit tak svou poplatkovou povinnost i jednoduše přes internet prostřednictvím bezhotovostní platby, kdy jim na adresu elektronické pošty přijde potvrzení o platbě včetně jimi zadaných údajů. Taktéž již není potřeba lepit kupóny na přední skla vozidel, kontrola totiž probíhá výhradně přečtením SPZ vozidla, na základě čehož lze zjistit potřebné údaje v Evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění.

¹³² § 2 odst. 4 a § 3 odst. 1 písm. c) a odst. 3 písm. c) vyhlášky Ministerstva dopravy č. 306/2015 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem, ve znění pozdějších předpisů.

¹³³ Podle ust. § 21 odst. 2 PozKom nesmí počátek období, pro nějž je uhrazen časový poplatek, předcházet okamžiku provedení platby a musí však nastat nejpozději do 3 měsíců po provedení úhrady.

¹³⁴ Tj. s ohledem na den úhrady časového poplatku – srov. ust. § 21a odst. 1 PozKom, ve znění předpisů s účinností do 31. 12. 2020.

¹³⁵ § 2 odst. 5 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 306/2015 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem, ve znění pozdějších předpisů. Takto se přilepuje pouze první díl z dvoudílného kupónu, druhý díl má řidič povinnost vozit při sobě a předkládat jej při kontrole příslušníkem Policie ČR nebo Celní správy.

¹³⁶ Kontrola však zpravidla probíhala pouze po vizuální stránce, pokud nedošlo k zastavení vozidla policejním nebo celním orgánem, k čemuž však docházelo jen namátkově. Časem tak došlo ke ztrátě preventivního efektu možnosti ukládání sankčních opatření za nesplnění těchto poplatkových povinností. Srov. LEGS.. Úprava zpoplatnění pozemních komunikací. *Právní rozhledy*. 2018, č. 8, s. II.

Taková právní úprava však v recentní době neplatila bez výhrady. Nedávno již došlo k pokusům o odstoupení od papírových dálničních kuponů k elektronickému způsobu prokazování úhrady časového poplatku. V platnosti byl totiž zákon č. 347/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Jednalo se zejména o ust. § 21a – § 21e, jimiž se upravovala úhrada časového poplatku tzv. elektronickým kupónem. Účinnosti měla tato úprava nabýt 1. 1. 2016. Mělo se jednat o elektronické zařízení, které by muselo být uvnitř vozidla nebo na něm. Výdej těchto zařízení mělo zajišťovat Ministerstvo dopravy. Oproti vydání elektronického kupónu byla stanovena povinnost uhradit kauci, která nesměla přesahovat pořizovací cenu takového zařízení. Výhodou bylo, a to především pro provozovatele nebo řidiče vozidel, že se jednalo o přenositelné zařízení, které nebylo vázáno na konkrétní osobu nebo na konkrétní vozidlo. Tato úprava nakonec nenabyla účinnosti, při plynutí legisvakanční doby byla totiž přijata úprava jiná. Při uvážení jednotlivých časových období, na něž lze časový poplatek uhradit (tj. třeba jen deset dnů) byla zmíněná úprava způsobu prokazování úhrady časového poplatku pro jednotlivé řidiče či provozovatele vozidel ekonomicky zbytečně náročná. Mimo úhrady časového poplatku bylo totiž nutné skládat kauci za elektronický kupón na dobu jednoho měsíce nebo i pro případ uvedených pouhých deseti dnů. Nadto bylo nutné si elektronický kupón vyzvednout a následně jej i vrátit. Ač byla výše zmíněná právní úprava do jisté míry nezdařilá a v praxi velmi složitě uskutečnitelná, již od roku 2009 můžeme spatřovat úvahy zákonodárce provést elektronizaci i časových poplatků (vedle již fungujícího elektronického mýtného).¹³⁷

Do Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky se však v minulosti dostal i návrh Zastupitelstva Karlovarského kraje, kterým mělo dojít k zavedení tzv. krajských dálničních známek. Tento návrh dokonce prošel prvním čtením v Poslanecké sněmovně dne 19. 5. 2015.¹³⁸ V uvedené době se stále užívaly dvoudílné kupóny, přičemž by takovou podobu získaly i tyto nově navrhované známky. Došlo by tak k územní dualitě dálničních známek, kdy by si jednotliví uživatelé dálnic mohli vybrat, kterou z těchto známek uhradí. Krajské dálniční známky měly být levnější, resp. celoroční poplatek měl činit 300,- Kč pro území jednoho kraje. Uživatel zpoplatněné pozemní komunikace by si dle tohoto návrhu

¹³⁷ LEGS. Nová kategorizace pozemních komunikací. *Právní rozhledy*. 2014, č. 13-14, s. II.

¹³⁸ C. H. BECK. Krajské dálniční známky. *Právní zpravodaj*, 26. 5. 2015.

mohl vybrat, pro území kterých krajů chce poplatek uhradit, kdy by osoba kupóny prodávající tento údaj na dálniční známce vyznačila. Poplatková povinnost by pak spočívala v součinu částky 300,- Kč a počtu krajů, pro něž chtěl uživatel kupón zakoupit. Přijetí tohoto návrhu (myšleno v rámci celého legislativního procesu) by však způsobilo ztrátu každoročně vybraných finančních prostředků jakožto příjmu Státního fondu dopravní infrastruktury, neboť by zřejmě poklesl (jedině takový záměr by musel zákonodárce mít) počet zakoupených ročních dálničních známek pro dálniční síť na celém území České republiky. Důsledkem by tak mohl být nedostatek finančních prostředků na modernizaci, opravy a údržbu dopravní infrastruktury. Na druhou stranu není zřejmé, že by tyto krajské dálniční známky byly řidiči vítány a využívány, to by ukázala až praxe. Uvedený návrh však zapadl v legislativním procesu s koncem příslušného volebního období.¹³⁹

3.4.1.2 Komparace rozsahu úhrad poplatků v systému časového zpoplatnění podle předchozí a současně účinné právní úpravy

Pro účely této práce jsem požádal Státní fond dopravní infrastruktury o poskytnutí informace na základě SvInf, a to o údaje podle § 21c odst. 1 písm. a), písm. b) PozKom, tedy údaj o počtu vozidel, u nichž byl uhrazen časový poplatek v systému časového zpoplatněním, a údaj o počtu vozidel v systému časového zpoplatnění, u nichž bylo oznámeno osvobození vozidla od zpoplatnění. Tyto údaje jsem požadoval poskytnout za měsíce prosinec 2020 a leden 2021, tedy měsíce, pro které již bylo možné zakoupit tzv. elektronické dálniční známky a v jejichž období zpravidla dochází k uhrazení celoročních dálničních známek, a to z důvodu, že doba jejich platnosti končila vždy k poslednímu lednu v souladu s ust. § 21b odst. 1 PozKom s účinností do 31. 12. 2020. Za stejná období let 2018/2019 a 2019/2020 jsem požádal o poskytnutí obdobných údajů, avšak podle předchozí právní úpravy. Dle mých žádostí byly poskytnuty tyto informace:

Dle statistických tabulek (příloha č. 3) je počet zakoupených dálničních známek rozdělen podle jejich emisí v letech 2018 až 2020. V prosinci 2018 tudíž celkový počet zakoupených ročních dálničních známek činil 659 144 kusů, přičemž však 823 z nich bylo emise 2018 a jejich platnost tak končila 31. 1. 2019, a v lednu

¹³⁹ Historie projednání sněmovního tisku 202. POSLANECKÁ SNĚMOVNA PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY: Sněmovní tisk 202. Novela z. o pozemních komunikacích. *Společná česko-slovenská digitální parlamentní knihovna* [online]. Copyright © [cit. 06.03.2021]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/historie.sqw? T=202&O=7>.

2019 celkem 725 582 kusů, z nichž bylo 165 taktéž emise z roku 2018. Dále pak za prosinec 2019 bylo prodáno 655 774 kusů ročních dálničních známek z emise již roku 2020, které tak platily až do konce ledna 2021. V lednu 2020 bylo zakoupeno celkem 803 964 kusů ročních kupónů z téže emise. Celkově lze tedy říci, že vždy za prosinec a leden bylo zakoupeno zhruba 1 400 000 kusů ročních dálničních známek nové emise. Nejvíce jich bylo zakoupeno právě v tyto měsíce a dále ještě v měsíci únoru, kdy jich bylo prodáno vždy kolem 550 000 kusů. V dalších měsících počet prodaných kusů ročních známek klesal, což je logické s ohledem na stanovení jejich pevné platnosti – vždy do 31. ledna roku následujícího po roce, pro něž byly emitovány. Pokud jde o dálniční známky na dobu 1 měsíce, ročně se jich prodala zhruba jedna pětina celkového počtu oproti údajům za prodej ročních kupónů. Desetidenních dálničních známek se naopak ročně prodalo zhruba o jeden milion více nežli ročních známek, pokud jde o emise 2018 a 2019. V případě emise 2020 bylo prodáno desetidenních známek o 1 500 000 kusů méně než v předcházejících letech. Zajímavý je údaj o období, kdy dochází k největšímu odbytu dálničních známek na dobu 1 měsíce a 10 dnů. K největší kulminaci dochází každoročně v období letních měsíců, a to konkrétně červenci a srpnu, což je s ohledem na časté čerpání dovolených a letních výletů dosti logická záležitost. Přesto je tento jev velmi zajímavý, resp. je na něm zřetelně vidět ekonomické (ale i volnočasové) chování uživatelů zpoplatněných pozemních komunikací časovým poplatkem.

Dále poskytnutými informacemi (příloha č. 4) jsou údaje o množství prodaných tzv. elektronických dálničních známek za měsíce prosinec 2020 a leden 2021. Jak z této přílohy diplomové práce vyplývá, Státní fond dopravní infrastruktury nově eviduje i vozidla, pro něž lze hradit sníženou sazbu poplatku (tzv. EKO cenu), přičemž se tak jedná o vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem ve smyslu ust. § 21 odst. 3 PozKom. Je zřejmé, že jejich množství je oproti ostatním vozidlům, jež dané parametry nesplňují, velmi nízké a počet zakoupených elektronických dálničních známek zanedbatelný (i přesto by do budoucna tento přístup mohl přinést lepší vyhlídky pro životní prostředí). Pokud jde o třicetidenní a desetidenní elektronické známky, jejich zakoupené množství za uvedená období v porovnání s předešlými roky viditelně pokleslo, a to v případě desetidenních dokonce až o polovinu. Jejich největší kulminace však dle údajů z předcházejících let (jak je shora uvedeno) nastává až v období letních

měsíců, proto jejich další srovnání tato práce již nepřinese. S ohledem na roční elektronické dálniční známky však spatřuji zřejmý nárůst uhrazených časových poplatků v lednu 2021, a to o zhruba 300 až 350 tisíc kusů. Nelze však přehlédnout, že za prosinec 2020 se prodalo o zhruba 500 tisíc kusů ročních známek méně než v minulých letech. Je tomu tak jistě z důvodu, že s ohledem na novou právní úpravu, resp. zavedení elektronických dálničních známek namísto dvoudílných kupónů, lidé raději počkali, jak nový systém (včetně nového elektronického – prodejního) funguje, a mezitím si zjišťovalo informace o všech těchto změnách. I z toho důvodu je za leden 2021 evidován nárůst počtu prodaných kusů.¹⁴⁰ Celkový počet zaplacených ročních poplatků za měsíce prosinec 2020 a leden 2021 se však nevyrovná součtu zakoupených ročních dálničních známek za stejné měsíce předchozích let. Je o rozdíl zhruba 150 tisíc kusů ročních známek. Důvodů tohoto jevu může být hned několik: 1) Platnost ročních elektronických dálničních známek nově nekončí 31. ledem roku následujícího po roku, na nějž je poplatek uhrazen.¹⁴¹ Proto jistě mnozí uživatelé počkají s úhradou poplatku do doby, než budou skutečně potřebovat použít zpoplatněnou pozemní komunikaci časovým poplatkem, kdy tak při současné právní úpravě nebudou platit plnou cenu roční známky při jejím využití třeba jen z poloviny; 2) Z důvodu epidemie koronaviru SARS-CoV-2, která postihla celý svět od března 2020, mnozí lidé zůstávají ve svých domovech, což má za následek zmírnění dopravního ruchu a současně jistě též menší užívání zpoplatněných pozemních komunikací; 3) Neposlední příčinou uvedeného jevu je možná domněnka uživatelů komunikací, že nový systém nedokáže zachytit dostatečný počet případů neuhrazení časového poplatku, s čímž však nelze souhlasit. Již výše jsem se vyjádřil, že nový systém je dle mého názoru nedostatečně připravený, resp. zcela upadá jeho potenciál. To však neznamená, že kontroly neprobíhají pravidelně a s ohledem na možnosti faktického zapojení kontrolních orgánů snad i efektivně. Navíc z důvodu nově zavedeného systému je na tuto kontrolu zaměřena velká pozornost, proto se nám v současné době může stále

¹⁴⁰ Navíc při srovnání údajů již uvedených a údajů dle informací poskytnutých Státním fondem dopravní infrastruktury (příloha č. 5) na základě mé dřívější žádosti, které obsahují mimo jiné počet uhrazených ročních elektronických dálničních známek, je zřejmé, že k největšímu nárůstu těchto nákupů došlo až ve druhé polovině ledna 2021, tedy v období, které představuje samotný konec platnosti ročních dvoudílných kupónů emise roku 2020. Dle uvedené přílohy bylo od 1. 12. 2020 do 12. 1. 2021 zakoupeno celkem 402 349 kusů ročních známek, tj. při množství 161 801 kusů za prosinec 2020 (údaj dle přílohy č. 4) bylo pouze 240 548 kusů prodáno od 1. 1. 2021 do 12. 1. 2021, kdy v dalším období do 31. 1. 2021 bylo tudíž zakoupeno celkem 853 520 kusů ročních elektronických dálničních známek.

¹⁴¹ Srov. § 21 odst. 2 PozKom.

častěji dostat do sféry naší pozornosti zprávy o počtu pokutovaných osob kvůli neuhrazení těchto poplatků (nutno dodat, že zřejmě nejde o nějaký větší nárůst případů než v minulých letech). Dle mého názoru je tudíž nyní velmi riskantní vyjet na zpoplatněné úseky bez příslušné předchozí úhrady, kdy však stále trvám na názoru, že zavedený systém měl být připraven daleko důkladněji, a to s odkazem na výše uvedené.

Konečně se mi dostalo i údaje o počtu vozidel, pro než bylo oznámeno osvobození od zpoplatnění v období od 1. 12. 2020 do 31. 1. 2021, jichž celkem bylo 19 410 vozidel, tedy s ohledem na údaje o množství uhrazených časových poplatků se jedná o zcela zanedbatelné číslo.

S ohledem na uvedené tak nutno uzavřít, že prozatím zůstávají výhody tohoto nového systému na straně jednotlivých řidičů – uživatelů, potažmo provozovatelů vozidel, pročež došlo zejména ke zjednodušení procesu úhrady poplatku. Z poskytnutých informací lze totiž současně seznat, že většina elektronických dálničních známek byla uhrazena přes e-shop, a to dokonce přes 80 % jejich celkově prodaných kusů za měsíc leden 2021. Tato služby tak byla velmi široce přivítána. Stát navíc nově ušetří značné náklady na emisi, skladování, distribuci, dotisk a likvidaci papírových dálničních kupónů. Dříve však také docházelo k padělání dálničních kupónů,¹⁴² kdy současnou úpravou došlo k zamezení těmto jednáním. Nemůže být však vyloučeno, že dojde k zásahům do tohoto systému prostřednictvím internetové sítě, kdy mám na mysli zejména hackerské útoky, jichž nebylo ani v době koronavirové krize, kdy došlo v nedávné době například k útoku do systému evidence programu zaměstnanosti Antivirus Ministerstva práce a sociálních věcí. Takové útoky by mohly mít velmi špatné dopady. To už je však obecným problémem současného moderního světa, čemuž nelze zabránit. Jen z tohoto důvodu tudíž nelze odmítnout technický pokrok, z něž vždy musíme čerpat to dobré, co přináší.

3.4.2 Zpoplatnění mýtným

Na rozdíl od systému časového zpoplatnění došlo k elektronizaci mýtného již od 1. 1. 2007 účinností příslušných ustanovení zákona č. 80/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Mýtným je zpoplatněno

¹⁴² LEGS.. Úprava zpoplatnění pozemních komunikací. *Právní rozhledy*, 2018, č. 8, s. II.

užití vymezených pozemních komunikací vozidlem nejméně se čtyřmi koly a nejvyšší povolenou hmotností přesahující 3,5 tuny. Mýtné je poplatek představující tzv. výkonové zpoplatnění, kdy je prakticky zpoplatněna každá jednotlivá jízda po zpoplatněných komunikacích. Tyto poplatky jsou stanoveny, jak bylo již výše uvedeno, zejména ke kompenzaci negativních důsledků spočívajících především v poškození komunikace, znečištění ovzduší a vyvolávání hluku.

Stejně jako v současné době zelektronizovaná Evidence je úhrada mýtného kontrolována elektronickými procesy. K těmto účelům slouží systém elektronického mýtného, jehož provoz zajišťuje Ministerstvo dopravy. Propojitelnost systémů elektronického mýtného v členských státech Evropské unie je umožněno na základě tzv. evropské služby elektronického mýtného.¹⁴³ Tato služba byla do české právní úpravy inkorporována zejména na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) 2004/52 o interoperabilitě systémů elektronického silničního mýtného ve Společenství. Na tomto základě je tak uživatelům pozemních komunikací zpoplatněných mýtným umožněno na nich užívat vozidla při využití jediného elektronického zařízení a za podmínky souhrnné úhrady mýtného (viz také dále).

Každé vozidlo, u něhož je stanovena povinnost zaplatit mýtné, musí být vybaveno elektronickým palubním zařízením,¹⁴⁴ které je nepřenosné, přičemž je jeho užití vázáno na určené vozidlo v daném systému.¹⁴⁵ Toto zařízení je nezbytným nástrojem k možnosti kontroly úhrady mýtného, resp. jeho přesného stanovení. Za poskytnutí elektronického zařízení je vybírána kauce ve výši 2.468,- Kč.¹⁴⁶ Řidičovi vozidla je stanovena povinnost před začátkem, v průběhu a po ukončení užívání pozemní komunikace, která je zpoplatněna mýtným, zkontrolovat, zda je palubní zařízení plně funkční. Jakékoli zjištěné vady musí nahlásit provozovateli systému elektronického mýtného.

¹⁴³ § 22b PozKom.

¹⁴⁴ Ani vozidla osvobozená od povinnosti uhradit za ně mýtné (tj. osvobozená od zpoplatnění dle § 20a PozKom) nejsou zbavena povinnosti být vybavena elektronickým palubním zařízením a být tedy i zaevidována do systému elektronického mýtného, srov. Kočí, 2018, str. 134.

¹⁴⁵ Pokud má dojít k převodu vozidla na jiného provozovatele, je nutné, aby původní provozovatel odhlásil dané vozidlo ze systému elektronického mýtného a vrátil elektronické zařízení zpět provozovateli elektronického mýtného, srov. §§ 7 a 8 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁴⁶ § 3 téže vyhlášky.

Výše mýtného se obecně stanoví jako součin sazby mýtného a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné části pozemní komunikace. Z tohoto důvodu se o mýtném hovoří jako o výkonovém zpoplatnění, neboť je přímo závislé na množství najeté vzdálenosti v rámci zpoplatněných úseků. Jednotlivé sazby mýtného jsou ještě dále rozlišeny podle kategorie vozidla, počtu náprav, hmotnosti vozidla či jízdních souprav a emisní třídy, ale také dle kategorie užívané pozemní komunikace¹⁴⁷ a dalších hodnot. Mýtné lze hradit předem, stejně jako časový poplatek, je však možné uhradit mýtné taktéž v režimu následného placení. Z mýtného může být provozovateli vozidla stanovena sleva, kdy bližší podmínky stanoví §§ 5 a 6 nařízení vlády č. 240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném, ve znění nařízení vlády č. 479/2020 Sb. Nejvíce může být poskytnuta sleva ve výši 13 % uložené výše části mýtného.

V příloze č. 1 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným, ve znění pozdějších předpisů, je uveden seznam dálnic, jakožto zpoplatněných pozemních komunikací mýtným, resp. jejich úseků. V současné době se jedná celkem o 27 úseků dálnic z dálniční sítě na území České republiky. Na rozdíl od komunikací zpoplatněných časovým poplatkem jsou mýtným zpoplatněny i některé silnice I. třídy. Jejich výčet a přesné vymezení úseků, pro něž je stanovena daná poplatková povinnost, je obsahem přílohy č. 2 předmětné vyhlášky.

Z výše uvedeného je zřejmé, že hlavní účel povinnosti hradit mýtné spočívá v kompenzaci negativních důsledků způsobených užíváním těžkých nebo rozměrných vozidel, jejichž provozní záměr navíc zpravidla spočívá v podnikatelské činnosti. Jízda takovými vozidly způsobuje relativně rozsáhlé škody na pozemních komunikacích, znečištění ovzduší a nadměrný hluk. Nákladní automobil totiž při celkové hmotnosti čtyřiceti tun poškodí pozemní komunikaci stejně jako průjezd počtu 400.000 osobních automobilů.¹⁴⁸ Stanovením mýtného a vhodným využitím takto získaných finančních prostředků lze příkladmo uvedené důsledky alespoň zčásti napravit, vystavět protihluková zařízení a současně regulovat množství takového provozu při snaze donutit alespoň částečného využití

¹⁴⁷ § 3 odst. 1 písm. a) nařízení vlády č. 240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném, ve znění nařízení vlády č. 479/2020 Sb.

¹⁴⁸ Tichý in Černínová, 2015, op. cit. str. 183.

železniční či lodní dopravy. S ohledem na rostoucí počty provozu vozidel nad 3,5 tuny do budoucna očekávám rozšíření výčtu takto zpoplatněných pozemních komunikací při snaze co nejvíce eliminovat vznikající externality. Otázkou však je, zda takový postup bude mít přímý a znatelný vliv na zvýšení cen různého spotřebitelského a konzumního zboží a zda si tudíž takové postupy může naše společnost dovolit.

3.4.3 Zpoplatnění užití místních komunikací v obcích

Konečně PozKom umožňuje obcím vymezit oblasti, jejich užití se podmíní uhrazením stanovené ceny. Tímto způsobem budou zpravidla postupovat města a větší obce, neboť právě tyto se potýkají se zahlcením parkovacích míst (zejména ve svých centrech). Tento institut by měl tudíž sloužit mimo jiné k organizování dopravy na území obcí. Zde je však nutné souhlasit s JUDr. Kočím: „*Parkovací místa zde jsou i při jejich zpoplatnění beznadějně plná, čemuž by tak bylo i v případě, kdyby stání zpoplatněno nebylo.*“¹⁴⁹ Právě účinky takového záměru jsou tudíž spekulativní.

Ustanovení § 23 odst. 1 PozKom vymezuje jednotlivé činnosti, resp. specifické případy užití pozemních komunikací, které lze na tomto základě zpoplatnit. Jedná se tak zejména o stání motorového vozidla zpravidla na určených úsecích místních komunikacích v obci se nacházejících, a to na časově omezenou dobu, přičemž se nesmí jednat o dobu delší než 24 hodin. Takové zpoplatnění lze stanovit nařízením obce, kterým rada obce¹⁵⁰ vymezí oblasti obce, v nichž nacházející se místní komunikace lze pro tyto činnosti zpoplatnit.

Dále je možné vymezit oblast obce zahrnující místní komunikaci za účelem odstavení nákladního vozidla nebo jízdní soupravy k provedení celní prohlídky. Současně může rada dané obce tímto způsobem vymezit oblasti ke stání motorových vozidel za účelem podnikání osoby, která má v dané oblasti provozovnu, nebo ke stání takového vozidla fyzické osoby ve vymezené oblasti, kde má tato současně místo trvalého pobytu nebo vlastní v ní se nacházející

¹⁴⁹ Kočí, 2018, str. 151.

¹⁵⁰ Srov. § 11 ve spojení s § 102 odst. 2 písm. d) zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů. S určením této formy správní činnosti (nařízení jako abstraktní akt) však nesouhlasí Ústavní soud, který se ve svém plenárním usnesení sp. zn. Pl. ÚS 14/08 ze dne 18. 11. 2010 vyslovil, že vymezení zón je z materiálního hlediska opatřením obecné povahy, normativní povahu má takové nařízení jen v rozsahu určení ceníků. Černínová in Černínová, 2015, str. 227.

nemovitou věc. Taková vymezení však nesmí ohrozit bezpečnost a plynulost provozu nebo jiný veřejný zájem. Veřejným zájmem zde může být kupříkladu potřebná přístupnost do veřejných institucí, kdy tak zaznívá názor, že by před takovými institucemi neměly být pozemní komunikace zpoplatňovány s ohledem na stání motorových vozidel, jinak je tento veřejný zájem na jejich volnou přístupnost omezen.¹⁵¹

K zajištění informovanosti uživatelů těchto místních komunikací musí být vymezení takovýchto oblastí s odlišným režimem znázorněno příslušným dopravním značením.¹⁵² Nejčastěji tak bude učiněno pomocí Informativní značky č. IP 13c Parkoviště s parkovacím automatem, popř. pro vymezenou část obce dopravní značkou č. IZ 8a Zóna s dopravním omezením.¹⁵³

Obce mohou též ovlivňovat pohyb vozidel zpravidla označených jako „zásobování“. Na základě § 23 odst. 4 PozKom tak lze vymezit časové úseky (ať pozitivním nebo negativním vymezením) nebo též druhy a kategorie silničních vozidel, nebo jednotlivé činnosti, jež budou takto omezeny.

3.5 Ochrana obecného užívání pozemních komunikací

Jak již bylo uvedeno výše, rozsah a způsob užívání pozemních komunikací zná své meze a za účelem zachování těchto materiálních statků také pro další uživatele a zachování jejich stavu a hodnoty také s ohledem na oprávněné právní i ekonomické zájmy jejich vlastníků je nutné pozemní komunikace taktéž určitými nástroji chránit. V tomto směru lze hovořit o ochraně samotného institutu veřejného užívání, tedy přímo ve vztahu k dalším uživatelům, stejně tak o ochraně pozemních komunikací jakožto staveb, tj. zejména ve smyslu zachování stavu hmotné věci, kdy například vlastníci nemovitých věcí sousedících s dálnicí, silnicí nebo místní komunikací musí strpět provádění nezbytných opatření na jejich pozemcích, a to za účelem zabránění sesuvů půdy, padání kamenů, lavin a stromů nebo jejich částí.¹⁵⁴

I za těmito účely je vlastník pozemní komunikace oprávněn vyzvat provozovatele vozidla a následně takové vozidlo odstranit a odstavit mimo pozemní

¹⁵¹ Kočí, 2018, str. 153.

¹⁵² Srov. § 23 odst. 2 PozKom.

¹⁵³ Příloha č. 5. vyhlášky Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb.

¹⁵⁴ § 35 odst. 1 a násl. PozKom.

komunikaci, pokud jeho provozovatel neodstraní důvod, pro který nesmí být dané vozidlo provozováno na pozemních komunikacích,¹⁵⁵ protože je toto vozidlo rozporně odstaveno na veřejně přístupné pozemní komunikaci. Podle ust. § 19 odst. 2 písm. h) PozKom je totiž zakázáno odstavovat silniční vozidlo, které po dobu více než 6 měsíců nesmí být provozováno na pozemních komunikacích.¹⁵⁶ Pokud vlastník pozemní komunikace, kde bylo vozidlo ve smyslu výše uvedeného rozporně odstaveno, dané vozidlo odstraní a odstaví na jiném místě, protože si ho jeho vlastník ve lhůtě 3 měsíců od oznámení těchto skutečností nevyzvedne, může vlastník pozemní komunikace požádat příslušný silniční správní úřad o povolení prodeje vozidla ve veřejné dražbě.

Právě uvedené postupy dopadají především na ochranu oprávněných zájmů vlastníků pozemních komunikací, jejichž snahou jistě je „vyčištění“ pozemních komunikací od odstavených a často i nepojízdných vozidel, o něž jejich vlastníci nemají zájem či se jich takto snaží zbavit. Na těchto postupech však mají zájem i běžní uživatelé těchto komunikací, neboť odstavené vozidlo představuje překážku např. k zaparkování jiných vozidel. K ochraně pozemních komunikací však slouží i další instituty, jejichž podstatou je zejména zajištění bezpečnosti provozu a také ochrana pozemních komunikací před jejich poškozováním, např. přetíženými náklady při tranzitní přepravě.

3.5.1 Silniční ochranná pásma

Silničním ochranným pásmem je ohraničený prostor, v němž lze konat určité činnosti (viz dále) toliko výjimečně, a navíc s povolením silničního správního úřadu. PozKom vymezuje tyto prostory pouze u dálnic, silnic a místních komunikací I. a II. třídy. Zde je tak zřejmé, že tato ochrana přísluší zejména rušnějším místům provozu, kdy tak lze seznat, že jedním z hlavních účelů takové ochrany je zajištění bezpečnosti silničního provozu. Tato ochranná pásma vznikají ze zákona, tj. *ex lege*, ovšem pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy tato ochrana vzniká až na základě pravomocného územního rozhodnutí podle stavebního zákona, a to pouze mimo

¹⁵⁵ Srov. § 36 odst. 1 a § 37 odst. 1 ProvVoz.

¹⁵⁶ Tj. ve smyslu ProvVoz a prováděcí vyhlášky Ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášek č. 235/2017 Sb., č. 206/2018 Sb. a č. 180/2020 Sb.

souvisle zastavěné území obcí,¹⁵⁷ ovšem „*pásma vznikají i v tzv. zastavitelném území obcí, tj. tam, kde dosud není zástavba, ale podle územního plánu má být; jakmile k vlastní zástavbě dojde, pásmo automaticky zaniká.*“¹⁵⁸ Samotný rozsah takto vymezeného prostoru určuje ust. § 30 odst. 2 písm. a) až c) PozKom, kde je stanoveno, že se jedná o prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 metrů, přičemž podle kategorie a třídy pozemní komunikace dále stanoví vzdálenost od 100 do 15 metrů od osy přilehlého jízdniho pásu pozemní komunikace nebo od osy vozovky. Takto je určen prostor představující tzv. silniční ochranné pásmo, který lze vymežit i jen po jedné straně dané pozemní komunikace.

V tomto prostoru lze tedy provozovat určité činnosti jen výjimečně, přičemž zřízení a provozování reklamního zařízení je jednou z těchto činností.¹⁵⁹ „*Změnou (pozn. autora: oproti úpravě účinné do 31. 3. 1997) je rozšíření působnosti silničních správních úřadů při rozhodování o odstranění, zakrytí a likvidaci nepovolených reklamních zařízení. Dříve tato pravomoc náležela obecným stavebním úřadům podle ustanovení stavebního zákona.*“¹⁶⁰ Na základě povolení příslušného silničního správní úřadu lze v silničním ochranném pásmu taková reklamní zařízení zřídit a provozovat. Povolení nebude žadateli uděleno zejména pokud je dané reklamní zařízení zaměnitelné s dopravními značkami, světelnými signály, zařízeními pro provozní informace nebo s dopravními zařízeními a pokud může oslnit uživatele komunikace nebo jinak narušit daný provoz.¹⁶¹ Povolení lze žadateli vydat nejdéle na dobu pěti let, dále se v něm stanoví podrobné podmínky, při jejichž nesplnění silniční správní úřad povolení odejme. Není však zcela výjimkou, že dojde ke zřízení nebo provozování reklamního zařízení bez povolení nebo po uplynutí doby, na kterou bylo povolení vydáno. V situaci, kdy se o takových skutečnostech dozví silniční správní úřad musí v subjektivní lhůtě sedmi dnů vyzvat vlastníka tohoto reklamního zařízení, aby takové reklamní zařízení nejdéle do pěti pracovních dnů odstranil.

¹⁵⁷ Srov. také ust. § 30 odst. 3 PozKom.

¹⁵⁸ FASTR, Pavel, ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, se souvisejícími a prováděcími předpisy: podle stavu k 1. 2. 2012*. 11. vydání. Praha: Linde, 2012, k § 30–34. Převzato z CODEXIS®, doplňku LIBERIS®.

¹⁵⁹ Současně však ust. § 30 odst. 4 PozKom rozšiřuje hranice silničního ochranného pásma vymezený pro dálnice, pokud jde o reklamní zařízení, na 250 metrů.

¹⁶⁰ FASTR, Pavel, ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, se souvisejícími a prováděcími předpisy: podle stavu k 1. 2. 2012*. 11. vydání. Praha: Linde, 2012, k § 30–34. Převzato z CODEXIS®, doplňku LIBERIS®.

¹⁶¹ *A contrario* k ust. § 31 odst. 2 PozKom.

Pokud tak vlastník neučiní, silniční správní úřad zajistí zakrytí tohoto reklamního zařízení a odstraní jej na náklady jeho vlastníka.

Tato úprava ochrany pozemních komunikací je velice podstatná, neboť mimo zájmy jejich vlastníků na zachování hodnoty těchto staveb slouží k zajištění bezpečnosti silničního provozu. Podle některých názorů se jedná o až natolik nebezpečná zařízení, že by zákonodárce měl uvážit, zda jejich povolování v rámci silničních ochranných pásem zcela nezavrhnout.¹⁶² Již z podstaty reklamních zařízení vyplývá, že mají připoutat lidskou pozornost. V dnešní době se navíc využívají mnohé psychologické postupy, kterými je cíleno získat si pozornost co nejvíce osob. Pokud jde o pozemní komunikace kategorie dálnice a pak zvláštní kategorie silnice pro motorová vozidla,¹⁶³ jejich podstatou je dálková rychlostní přeprava osob nebo náklady, která tak vyžaduje spoustu pozornosti účastníků silničního provozu. I sebemenší pochybení zde může mít velmi tragické následky. Musím se tudíž přiklonit k názoru mnohých, kteří reklamní zařízení v takovýchto případech zcela zavrhnou. Reklama do silničního provozu prostě nepatří. Pokud je jedním z účelů silničních ochranných pásem zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, není pak důvod proč tuto snahu rozbírat tímto způsobem.

Vedle reklamních zařízení lze v silničních ochranných pásích povolit také umístování a provádění staveb, případně taktéž provádět terénní úpravy. Zákonodárce se u silnic a místních komunikací I. a II. třídy současně snaží zachovat rozhled potřebný pro bezpečnost silničního provozu, protože se zakazuje v zákonem vymezeném prostoru zřizovat jakékoli objekty, vysazovat stromy a vysoké keře apod.

Z výše uvedeného je tudíž zřejmý základní účel silničních ochranných pásem, a sice ochrana pozemních komunikací při důrazu na jejich veřejné užívání. Těchto ochranných účelů je zde možné nalézt samozřejmě více, avšak vždy lze být dán větší či menší důraz na veřejné užívání. Jeho podstatou je totiž zachování pozemních komunikací jakožto staveb, současně též zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na nich. Pokud bude být jedna z těchto složek, na něž institut silničních ochranných pásem přímo navazuje, narušena,¹⁶⁴ uživatelé

¹⁶² Např. Kočí, 2018, str. 211.

¹⁶³ Což mohou být silnice I. třídy nebo také místní komunikace I. třídy.

¹⁶⁴ Např. pokud bude v silničním ochranném pásmu nelegálně, tj. bez náležitého povolení nebo mimo rámec jeho podmínek, zřízeno výrazné světelné reklamní zařízení, kvůli němuž vznikne

pozemních komunikací budou zpravidla omezení ve své možnosti fakticky užívat vymezeným způsobem danou pozemní komunikací, ba mohou být i ohroženi na svém zdraví či životě. V tomto ohledu představují silniční ochranná pásma podstatný ochranný institut, na jehož základě je možné nejzásadnější nebezpečí veřejného užívání dálnic, silnic a místních komunikací I. a II. třídy podstatně eliminovat.

3.5.2 Kontrolní vážení vozidel

Především u vozidel s vyšší hmotností, tj. zpravidla nad 3,5 tuny, je žádoucí, aby bylo možné zkontrolovat, zda nepřekračují povolené hmotnosti, tedy zda nejsou přetížená. Taková zjištění jsou podstatná z hlediska zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích,¹⁶⁵ neboť v případě přetížených vozidel hrozí poškození konstrukcí vozidel nebo jejich hybných částí včetně selhání řízení, pročež taková skutečnost nutně skončí dopravní nehodou, a to často s vážnými následky. Takový přístup tudíž nelze dovolit, proto se na dálnicích, silnicích a místních komunikacích provádí kontrolní vážení dokonce i vozidel již kategorie M2, jejichž maximální hmotnost nesmí převyšovat 5 tun. Kontrolována mohou být kategorie vozidel M2 (s více než osmi místy k sezení, do 5 tun hmotnosti), M3 (s více než osmi místy k sezení, nad 5 tun hmotnosti), N1 (vozidla pro přepravu nákladů s maximální hmotností do 3,5 tuny), N2 (nad 3,5 tuny do 12 tun), N3 (s maximální hmotností nad 12 tun), O (přípojná vozidla pro přepravu osob i nákladů), a dále také kategorie T, C, R, S a SS nebo jízdní soupravy tvořené těmito vozidly.¹⁶⁶

Rozlišují se celkem dva způsoby kontrolního vážení, a to vysokorychlostní a nízkorychlostní kontrolní vážení. Kontrolní vážení zajišťuje na silnicích I. třídy příslušný kraj se souhlasem vlastníka pozemní komunikace¹⁶⁷ (v případě nízkorychlostního však v součinnosti Policie České republiky nebo Celní správou) a na ostatních pozemních komunikacích je zajišťuje jejich vlastník.¹⁶⁸ Oběma těmito

vážná dopravní nehoda, neboť toto zařízení připoutalo pozornost řidičů, kteří se následně dostatečně nevěnovali řízení.

¹⁶⁵ Srov. § 43a odst. 1 ProvPoz.

¹⁶⁶ § 38a odst. 1 PozKom ve spojení s přílohou č. 2 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášek č. 235/2017 Sb., č. 206/2018 Sb. a č. 180/2020 Sb.

¹⁶⁷ Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát – srov. § 9 odst. 1 PozKom.

¹⁶⁸ Ust. § 38a odst. 3, odst. 4 PozKom.

kategoriím kontrolního vážení je řidič povinen nechat své vozidlo podrobit. Pokud dojde při vysokorychlostním kontrolním vážení (příloha č. 6) k negativní odchylce, resp. zjistí se porušení podmínek stanovených ust. § 43a ProvPoz a podle § 3 a § 5 a násl. vyhlášky Ministerstva dopravy č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, na základě vystaveného vážního lístku (příloha č. 7) dále příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vystaví doklad, který doručí provozovateli a řidiči vozidla spolu s oznámením o zahájení řízení o přestupku. V případě nízkorychlostního kontrolního vážení (příloha č. 8), které provádí Policie České republiky nebo příslušné celní úřady, je dané vozidlo váženo na zvláštním technickém zařízení, které se může nacházet i mimo trasu kontrolovaného vozidla a dochází při něm k odstavení vozidla z provozu. Pokud se při tomto vážení zjistí nedodržení maximálně povolených hodnot, musí řidič na příkaz policisty nebo celníka odstavit vozidlo na nejbližším vhodném místě. Dále bude moci řidič v jízdě pokračovat až odstraní zjištěné nedodržení hodnot nebo jiných podmínek provozu daného vozidla nebo pak zejména až bude takové užití vozidla dovoleno na základě opatřeného povolení zvláštního užívání (k tomu více v další kapitole).

4 ZVLÁŠTNÍ UŽÍVÁNÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

O zvláštní užívání jde v případě, kdy daný materiální statek je užíván způsobem, který se vymyká jeho účelovému určení. Může tak jít například o nadměrné poškozování, znečišťování, případně omezování dalších uživatelů tohoto materiálního statku (především uživatelů obecného užívání), a to způsobem, který již není dovolen v rámci užívání obecného, popřípadě zvláštním institutem PozKom, tj. v rámci rozšířeného obecného užívání. Současně jde o zvláštní užívání pouze v případě, když bylo příslušným orgánem veřejné správy povoleno: „*Oprávnění ke zvláštnímu užívání vzniká pro určitého uživatele na základě správního aktu vydaného příslušných správním úřadem. Oprávnění ke zvláštnímu užívání tedy vzniká vždy jmenovitě určitému uživateli – adresátovi aktu.*“¹⁶⁹

Obsah, tedy jednotlivá práva a povinnosti, takového zvláštního užívání vyplývá z předmětného správního aktu, to však za podmínek stanovených příslušným zákonem.¹⁷⁰

Pokud jde o zvláštní užívání pozemních komunikací, pak právě tyto budou předmětem takového užívání. Je s ním spojena poplatková povinnost, přičemž však právě tato skutečnost nemusí být jedním ze základních rozdílů oproti užívání obecnému, pokud jde o užívání pozemních komunikací, jak již bylo uvedeno v předchozí kapitole. Tato poplatková povinnost zde však nastává vždy, a to nehledě na možnost dalšího stanovení úhrad v souvislostech spojených se takovým užitím komunikace.¹⁷¹ S ohledem na podstatnost tohoto institutu je mu však v rámci PozKom věnováno velmi malá pozornost, a to i přes skutečnost, že „*je jedním ze stěžejních institutů práva pozemních komunikací a nejčastější agendou, kterou se silniční správní úřady zabývají.*“¹⁷² PozKom upravuje tento institut v rámci ust. § 25, což oproti rozsahu úpravy obecného užívání v předmětném zákoně je vymezení velmi marginální. Důvod právě uvedeného shledávám v záměru zákonodárce ponechat tuto oblast spíše na rozhodování příslušných správních orgánů, které by tak měly zohledňovat aktuální stav a možnosti pozemních komunikací v jejich správních obvodech, a na uplatnění jejich správních uvážením, jež musí vyplývat přímo z těchto místních znalostí.

¹⁶⁹ Staša in Hendrych, 2016, str. 221.

¹⁷⁰ Srov. např. § 8 odst. 2 a § 9 a násl. VodZ.

¹⁷¹ Viz. např. § 25 odst. 14 PozKom.

¹⁷² Kočí, 2018, str. 169.

Takový záměr by měl jistě svou pozitivní stránku, otázkou však je, zda takto strohá zákonná úprava nepřináší spíš více problémů než výhod.

PozKom výslovně uvádí, že se jedná o užívání těchto statků jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny.¹⁷³ Takto lze užívat pouze dálnice, silnice nebo místní komunikace. Účelové komunikace jsou tak zákonem z možnosti takového užívání vyjmuty. Důvodů k tomu může být více, tak například vlastnické vztahy k takovému materiálnímu statku, kdy podle § 9 odst. 1 věta druhá PozKom může být jejich vlastníkem právnická nebo fyzická osoba. Příslušný silniční správní úřad by tak jen těžko mohl rozhodovat o tom, zda přes tuto komunikaci může nebo nesmí např. projet vozidlo s nadrozměrným nákladem, když zpravidla stav a jiné okolnosti takové komunikace nezná, přičemž často ani neví, že taková veřejně přístupná účelová komunikace existuje¹⁷⁴. Pokud by příslušná rozhodovací pravomoc byla dána do rukou příslušného vlastníka, tento by zase nemohl relevantně rozhodovat s ohledem na neznalost předpisů a podmínek provozu zajišťujících zejména bezpečnost silničního provozu. Z jiného hlediska nutno uvést, že většina (velmi pravděpodobně by bylo možné říci, že veškeré) účelových komunikací svým stavem dovoluje pouze běžné – obecné užívání, často jen osobními automobily. O stavebním či technickém stavu nebude zpravidla možné vůbec hovořit, přičemž dokonce znatelnost takové komunikace v terénu bude občas velmi špatně znatelná. Konečně lze uvést, že účelových komunikací není zpravidla ani fakticky potřeba k převážení nadrozměrných nebo přetížených nákladů, neboť tyto komunikace představují toliko spojnicí mezi jinou pozemní komunikací a sousední nemovitostí (typicky zahradou atp.), případně též slouží k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.¹⁷⁵ Pokud by však skutečně mělo dojít k užití takové komunikace způsobem jiným než obvyklým,¹⁷⁶ mám zde za to, že by rozhodování o této možnosti bylo v rukou toliko vlastníka pozemní komunikace, který by však musel danému uživateli vymezit takové podmínky, kterými by ochránil oprávněné zájmy jiných uživatelů obecného užívání této komunikace, a to vše při velmi pečlivém zohlednění jejího aktuálního stavu.

4.1 Vznik zvláštního užívání

¹⁷³ To by se jednalo o obecné užívání.

¹⁷⁴ Veřejně přístupné účelové komunikace totiž nevznikají na základě určení správního úřadu.

¹⁷⁵ Srov. § 7 odst. 1, odst. 2 PozKom.

¹⁷⁶ Tuto možnost zakládám mimo jiné na podstatě zásady legální licence ve smyslu čl. 2 odst. 3 LZPS.

Zvláštní užívání pozemních komunikací je podmíněno vydáním povolení příslušným silničním správním úřadem.¹⁷⁷ Takové povolení bude správním rozhodnutím (individuálním správním aktem) ve smyslu § 67 a násl. SŘ, přičemž lze uvést, že takové rozhodnutí bude současně výsledkem řízení o žádosti.¹⁷⁸ Pokud by tímto zvláštním způsobem byla ohrožena bezpečnost nebo plynulost silničního provozu,¹⁷⁹ musí si v rámci řízení příslušný silniční správní úřad vyžádat souhlas Ministerstva vnitra (pokud jde o dálnice) nebo Policie České republiky (pokud jde o ostatní pozemní komunikace), kdy se tak bude jednat o závazné stanovisko podle § 149 SŘ.¹⁸⁰ Uvedené subjekty budou dotčenými orgány.¹⁸¹

O zahájení řízení jsou vždy vyrozuměni všichni účastníci, kteří jsou danému správnímu orgánu známi, např. dle informací uvedených v žádosti, na jejímž základě se řízení zahajuje.¹⁸² Vždy tak bude vyrozuměn vlastník pozemní komunikace, na níž má být dle žádosti zvláštní užívání povoleno. PozKom současně stanovuje, že od vlastníka, který má v řízení postavení účastníka, musí být obstarán předchozí souhlas s takovým užíváním.¹⁸³ Vlastník tento svůj souhlas často

¹⁷⁷ Zde znovu odkazuji na ust. § 40 odst. 2 písm. c) PozKom ve věcech dálnic, § 40 odst. 3 písm. d) PozKom ve věcech silnic I. třídy, § 40 odst. 4 písm. a) PozKom ve věcech silnic II. a III. třídy a § 40 odst. 5 písm. b) PozKom ve věcech místních komunikací.

¹⁷⁸ Uvedené vyplývá z podstaty věci, neboť jen těžko si lze představit, že daný správní orgán by zahájil v této věci řízení z moci úřední ve smyslu ust. § 46 a násl. SŘ. Nad to srov. § 25 odst. 2 PozKom.

¹⁷⁹ Toto je ponecháno na správním uvážení příslušného rozhodujícího silničního správního úřadu, podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 9. 2009, č. j. 9 As 20/2009-63 samotné § 25 odst. 1 PozKom zakládá silničnímu správnímu úřadu tuto možnost uvážit všechny okolnosti, které by mohly ohrozit bezpečnost a plynulost silničního provozu, resp. zda jsou takové okolnosti dány.

¹⁸⁰ Správní orgán, který řízení vede, se jej musí držet, nemá možnost poskytnuté závazné stanovisko jakkoli překonat. Srov. POTĚŠIL, Lukáš in Potěšil, Hejč, Rigel a Marek, 2020, str. 735.: „Závaznost se projevuje v tom, že obsah závazného stanoviska je závazný pro výrokovou část rozhodnutí správního orgánu, čímž je naznačen vztah závazného stanoviska a rozhodnutí.“ Takové stanovisko je tudíž jedním z podkladů pro vydání rozhodnutí, u něhož se ovšem prolomuje zásada volného hodnocení důkazů.

¹⁸¹ ŠROMOVÁ, Eva. *Správní řízení od A do Z*. 3. aktualizované a doplněné vydání. Olomouc: ANAG, 2020, k § 149 SŘ. Převzato z CODEXIS®, doplňku LIBERIS®.

¹⁸² Takové rozhodnutí o povolení zvláštního užívání však nemůže samo o sobě přímo zasáhnout do práv vlastníků nemovitých věcí sousedících s příslušnými pozemními komunikacemi, na nichž je rozhodnutím takové užívání umožněno. Ochrana vlastnického práva k takovým nemovitostem tak nemůže být předmětem řízení před správními orgány ani správními soudy, avšak pokud takové užívání omezuje vlastníky sousedících pozemků či staveb, mohou se tyto obrátit na soud příslušný v civilním soudnictví cestou žaloby na ochranu vlastnického práva podle ust. § 1042 NOZ. Srov. rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 15. 5. 2014, č. j. 22 A 123/2012-22.

¹⁸³ Takový vlastník pozemní komunikace, ač se může jednat o veřejnoprávní korporaci, musí být nahlížen z pohledu soukromoprávního, tedy skutečně jako faktický a právní držitel vlastnického práva k danému statku. Již z toho důvodu nelze udělení či neudělení předmětného souhlasu na tomto vlastníkovu vynucovat. „Součástí vlastnického práva je právo dispozice s předmětem vlastnictví, pod něž lze řadit také rozhodování o udělení či neudělení souhlasu ke zvláštnímu užívání,“ proto nelze dovodit, že bez takového souhlasu nelze povolení zvláštního užívání povolit. srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 10. 2013 č. j.: 4 As 130/2013-23. Současně, protože vlastník svůj souhlas či nesouhlas dává z pozice soukromoprávního subjektu, nikoli správního orgánu, nemůže být takový souhlas závazným podkladem rozhodnutí, srov. tamtéž.

podmiňuje vlastními podmínkami, které se musí týkat toliko technického zabezpečení zvláštního užívání, soukromoprávní podmínky příslušný správní orgán zamítne.¹⁸⁴ Výjimkou je zvláštní užívání pozemních komunikací pro provádění stavebních prací a umístění inženýrských sítí a jiných nadzemních nebo podzemních vedení, kdy souhlas vlastníka dané pozemní komunikace PozKom nevyžaduje, pokud se jedná o veřejně prospěšnou stavbu. Podle § 40 odst. 1 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, podává žádost osoba, v jejíž zájmu nebo kvůli jejíž činnosti má být zvláštní užívání povoleno.

4.2 Účely zvláštního užívání dálnice, silnice a místní komunikace

PozKom taxativně vymezuje jednotlivé druhy zvláštního užívání, které nelze dále rozšiřovat,¹⁸⁵ resp. silniční správní úřady nemohou povolit zvláštní užívání pro jiné případy, než jaké jsou uvedeny v § 25 odst. 6 PozKom.

Prvním případem jsou celkem čtyři možnosti zvláštního užívání, a to přeprava zvlášť těžkých předmětů, přeprava zvlášť rozměrných předmětů, užívání vozidel, jejichž rozměry přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy nebo užívání vozidel, jejichž hmotnost přesahuje míru stanovenou zvláštními předpisy. Tento případ zvláštního užívání je někdy nazýván jako tzv. „*nadměrky*“. „¹⁸⁶ V žádosti o jejich povolení musí být obsaženo, pro jaký účel, v jakém rozsahu a po jakou dobu¹⁸⁷ má být daná přeprava provedena, současně musí žadatel předložit návrh trasy s časovým rozvržením přepravy, také druh, typ a státní poznávací značku vozidel, jichž má být použito, a jejich hmotnost, počet, zatížení a rozvor jednotlivých náprav těchto vozidel a další vymezené údaje, které mohou mít vliv na danou přepravu nákladu. Přepravy o celkové hmotnosti více než 60 tun nebo nadměrných rozměrů lze povolit pouze výjimečně, a to zejména jen tehdy, když žadatel prokáže, že by takový náklad nebylo možné přepravit rozdělený, tj. při snížení celkové hmotnosti nebo rozměrů pod uvedenou normu. V rozhodnutí povolujícím takovou přepravu silniční správní úřad stanoví trasu, způsob a dobu přepravy, které musí žadatel při uskutečnění zvláštního užívání dodržet. V rozhodnutí jsou vždy stanoveny i další podmínky, při jejichž porušení

¹⁸⁴ Kočí, 2018, str. 170.

¹⁸⁵ Tamtéž, str. 174.

¹⁸⁶ Tamtéž, str. 174.

¹⁸⁷ Podle § 25 odst. 2 PozKom lze zvláštní užívání povolit jen na dobu určitou.

silniční správní úřad rozhodne o odnětí¹⁸⁸ povolení.¹⁸⁹ Takto může být stanoveno omezení rychlosti jízdy, nařízení zajištění doprovodu, ale i další povinnosti a podmínky zejména za účelem zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu, ochrany vozovek, mostů, sousedících nemovitostí a další. Zde je na silničním správním úřadu, aby uvážil veškeré okolnosti a povolil zvláštní užívání pouze za předpokladu zajištění potřebné a dostatečné ochrany zájmů dalších osob. Dle mého názoru je takový postup (tj. včetně hrozby odnětí povolení) zcela ospravedlnitelný s ohledem na podstatu zvláštního užívání – je povolována činnost, která je obecně zakázána a která poškozují dosud vybudovanou dopravní a jinou infrastrukturu. Za účelem dosažení určitého kompromisu jsou tak silničním správním úřadem stanoveny podrobné podmínky, které musí daný žadatel dodržet. V opačném případě by mohlo dojít k ohrožení bezpečnosti (tj. i zdraví a životů osob) a plynulosti silničního provozu, velkých škod na majetku vlastníků komunikací ale též vlastníků sousedních nemovitostí. Hrozba „pouhého“ přestupkového řízení pro porušení v povolení stanovených podmínek tak není dle mého názoru dostatečná. Mnohé subjekty by i přes tuto hrozbu danou přepravu porušující podmínky v povolení stanovené uskutečnily (současně by však bylo pro správní orgán vedoucí přestupkové řízení složitější takovému subjektu prokázat vinu, neboť by daný uživatel zpravidla v povolení hledal mezery pro argumentaci), přičemž by tak ale nebylo zabráněno vzniku škodám nebo jiným možným následkům takového jednání, které by nutně nastaly již před odhalením porušování podmínek z povolení. Ačkoli je uživatel i v případě povolení zvláštního užívání odpovědný za vzniklé poškození nebo znečištění dálnice, silnice nebo místní komunikace, silniční správní úřad musí být tím subjektem, který zváží veškeré okolnosti a povolení vydá při předjímání možnosti vzniku již nějakých konkrétních následků, uvedené tak nemůže být ponecháno na libovůli uživatele. Nadto však i teorie umožňuje v rámci tzv. vedlejších ustanovení správního rozhodnutí stanovit např. rozvazovací časové doložky nebo též výhradu změny nebo zrušení správního aktu,¹⁹⁰ které taktéž představují zásah do právní moci rozhodnutí, přičemž tyto obecně potíže v praxi nečiní. Obdobně § 25 odst. 3 věta první PozKom představuje jakousi

¹⁸⁸ Odnětí pravomocného rozhodnutí může být z pohledu teorie velmi spornou záležitostí (srov. např. Kočí, 2018, str. 173). Prakticky takový postup funguje tak, že silniční správní úřad vydá nové rozhodnutí, kterým zruší účinky původního správního rozhodnutí povolujícího zvláštní užívání pozemních komunikací.

¹⁸⁹ § 25 odst. 2, odst. 3 PozKom.

¹⁹⁰ Kopecký, 2019, str. 165.

zákonnou výhradu zrušení povolení zvláštního užívání, přičemž pokud by taková výhrada byla převzata do samotného obsahu povolení zvláštního užívání, dalo by se zřejmě hovořit o nepravé výhradě.¹⁹¹ Osobně se tedy neztotožňuji s uvedeným právním názorem, že by odnětí uděleného povolení mělo být právně komplikovanou záležitostí.

Pokud silniční správní úřad v povolení stanoví povinný policejní doprovod, náklady na něj nese žadatel.¹⁹² Výši nákladů stanoví prováděcí vyhláška jako součet částky 600,- Kč za každý kalendářní den, na nějž byl policejní doprovod poskytnut, a celkové výše dalších nákladů s tímto doprovodem spojených, kterými jsou částky 400,- Kč za každou hodinu služby zúčastněného policisty, 15,- Kč za každý kilometr ujetý použitým služebním vozidlem Policie České republiky a pořizovací cena při doprovodu spotřebovaného materiálu Policií České republiky vyjma pohonných hmot.¹⁹³

Dalším druhem vymezeného zvláštního užívání je použití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla, jejichž nejvyšší povolená rychlost je nižší než 80 km.h-1 (vyjma jejich úseků procházejících obcí, kde je možné užit i vozidla, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší než 65 km.h-1).¹⁹⁴

Zvláštním užíváním může být taktéž užití pozemních komunikací a silničního pomocného pozemku pro zřizování reklamního zařízení (také viz výše),¹⁹⁵ skládání a nakládání věcí nebo materiálů nesloužících k údržbě komunikací, nebudou-li bezprostředně odstraněny, provádění stavebních prací, zřizování vyhrazeného parkování, provoz stánků a další. V tomto případě musí být v rámci žádosti zvláště určen mimo jiné odhadovaný vliv zvláštního užívání

¹⁹¹ „Od výhrady je zapotřebí odlišit případy, kdy možnost takového zásahu vyplývá přímo ze zákona.“ Staša in Hendrych, 2016, str. 144, a srov. tamtéž, str. 143: je „třeba odlišit poměrně časté situace, kdy jsou do obsahu správního aktu přebírány povinnosti vyplývající z právních předpisů nebo z jiných samostatných správních aktů, anebo dokonce ze žádosti o vydání správního aktu, které se adresátů, správního aktu jeví jako příkazy – s jistou licencí lze hovořit o nepravých příkazech.“

¹⁹² § 25 odst. 14 PozKom.

¹⁹³ § 40a odst. 1, odst. 2 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁹⁴ § 35 odst. 1 ve spojení s § 38 ProvPoz.

¹⁹⁵ Takové zvláštní užívání pozemních komunikací lze povolit nejdéle na dobu pěti let při splnění dalších podmínek podle § 25 odst. 7 PozKom. Z uvedeného lze seznat, že v případě povolení zvláštního užívání komunikací spočívajícího v umístění reklamních zařízení zde není oproti umístování reklamního zařízení do vymezeného prostoru silničního ochranného pásma rozdíl v době, na niž lze takovou činnost povolit. Úprava zvláštního užívání se zde ale liší v oblasti, kam se taková zařízení umísťují. V tomto případě bude reklamní zařízení umístěno přímo na tělese dálnice, silnice nebo místní komunikace a silničního pomocného pozemku, oproti případu dle § 31 PozKom, kde se taková reklamní zařízení umísťují mimo něj.

na bezpečnost a plynulost na daném úseku komunikace včetně návrhu řešení takto vzniklých situací¹⁹⁶ (viz shora uvedený názor autora práce na zřizování reklamních zařízení v rámci silničních ochranných pásem).

Zvláštní užívání povolit za účely umístění inženýrských sítí a jiných nadzemních nebo podzemních vedení všeho druhu, pořádání sportovních, kulturních, náboženských, zábavních a podobných akcí, pokud by jimi mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost silničního provozu nebo v neposlední řadě také pro výjimečné užití silnice nebo místní komunikace pásovými vozidly Armády České republiky nebo historickými vozidly, které nemají kola opatřená pneumatikami nebo alespoň gumovými obručemi. V případě žádosti o povolení zvláštního užívání silnice nebo místní komunikace a pásovými vozidly Armády České republiky předloží žadatel také návrh způsobu ochrany vozovky dotčené komunikace před poškozením.¹⁹⁷ V době branné povinnosti státu však taková povolení pro vozidla Armády České republiky k jejich provozu na pozemních komunikacích potřeba nejsou.¹⁹⁸

Pokud jde o odstraňování věcí umístěných nebo zřízených na těchto pozemních komunikacích bez náležitého povolení, popř. v rozporu s podmínkami v něm vymezenými, nejdříve silniční správní úřad vyzve vlastníka těchto věcí, aby je neprodleně odstranil. Nevyhoví-li vlastník výzvě, odstraní tyto věci sám silniční správní úřad na náklady tohoto vlastníka. Pokud však vlastník nelze zjistit, zveřejní se tato výzva způsobem v místě obvyklým a po uplynutí 10 dnů může nechat silniční správní úřad tyto věci odstranit na náklady vlastníka dané pozemní komunikace, který následně může náhradu vzniklých nákladů uplatnit na (např. až později) zjištěném vlastníku odstraněných věcí. Odstraňování reklamních zařízení umístěných v rozporu nebo bez povolení ke zvláštnímu užívání je upraveno obdobně jako v případě odstraňování protiprávně umístěných reklamních zařízení v prostoru silničního ochranného pásma podle § 31 odst. 9, odst. 10 PozKom.¹⁹⁹

4.3 Poskytnuté rozhodnutí o povolení zvláštního užívání

¹⁹⁶ § 40 odst. 5 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁹⁷ § 40 odst. 4 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁹⁸ § 25 odst. 5 PozKom.

¹⁹⁹ § 25 odst. 10, odst. 11 PozKom.

V rámci komplexního zpracování diplomové práce jsem připisem požádal Ministerstvo dopravy, jakožto příslušný silniční správní úřad ve věcech dálnic, tedy podle § 40 odst. 2 písm. c) PozKom a povinný subjekt podle § 2 odst. 1 SvInf o poskytnutí anonymizovaných rozhodnutí o povolení zvláštního užívání vydaných v letech 2018 až 2020. Dále tak zanalyzuji jedno z Ministerstvem dopravy poskytnutých rozhodnutí, kterým bylo zvláštní užívání povoleno.

Poskytnuté rozhodnutí (příloha č. 9) bylo vydáno dne 25. 3. 2020. Tímto individuálním správním aktem bylo povoleno zvláštní užívání podle § 25 odst. 6 písm. a) a písm. b) PozKom, tedy tzv. „nadměrky“ a užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla vozidla, jejichž nejvyšší povolená rychlost je nižší, než 80 km.h-1. V povolení jsou uvedeny limity maximální hmotnosti nákladu, podvozku (přípojného vozidla) a tahače (motorového vozidla), jejich druh, typ a státní poznávací značka motorového a přípojného vozidla (tyto byly v rámci poskytnutého anonymizovaného rozhodnutí odmazány), čímž Ministerstvo dopravy vymežilo specifikaci vozidla, jehož bude pro dané zvláštní užívání užito. Tyto údaje musel žadatel poskytnout již v rámci žádosti o povolení zvláštního užívání.²⁰⁰ Dále povolení stanovuje maximální výšku, šířku a celkovou délku soupravy, ta dosahuje 22 metrů. Z povolení vyplývá, že jak motorové vozidlo, tak i přípojně vozidlo měly tři nápravy (to je seznatelné jak ze stanovení rozvoru náprav, tak i z uvedených počtu náprav). Při stanovení zatížení jednotlivých náprav vozidel, odkazuje Ministerstvo dopravy na ust. § 5 odst. 1 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. Při posouzení údajů uvedených v povolení tak lze dovodit, že na nápravy tahače, tedy samotného motorového vozidla užitého ke zvláštnímu užívání nesmí součet zatížení všech těchto náprav přesáhnout hodnotu 27 tun.²⁰¹ Pokud jde o přípojně vozidlo, nesmí součet zatížení všech jeho náprav přesáhnout 24 tun, což lze určit podle dílčího rozvoru náprav přípojného vozidla, jež činí 1,36 metrů, protože tento

²⁰⁰ § 40 odst. 2 písm. c) vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

²⁰¹ § 5 odst. 1 písm. e) vyhlášky Ministerstva dopravy č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. Je odpovědností řidiče, pokud si nekontroluje údaje v přepravních podkladech, resp. pokud nezajistí, aby celková váha nákladu byla současně rozmístěna tak, aby zatěžovala jednotlivé nápravy vozidla dle příslušných ustanovení uvedené vyhlášky (popř. dle povolení ke zvláštnímu užívání). „*Váha vozidla jako takového (pozn. autora práce: povolená váha na celé vozidlo) a jednotlivých náprav jsou samostatnými skutečnostmi, kterými se musí stěžovatel (pozn. autora práce: řidič) zabývat nezávisle na sobě.*“ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 2. 2012, č. j. 8 As 58/2011-66.

údaj odpovídá rozmezí 1,3 až 1,4 metrů podle § 5 odst. 1 písm. g) bodu 2. uvedené vyhlášky.

Povolení bylo vydáno na dobu od 26. 3. 2020, tj. hned druhý den po vydání rozhodnutí, do 25. 4. 2020. V tomto termínu tak již mohl žadatel provést v rozhodnutí specifikovaným vozidlem předmětnou přepravu.²⁰² Doba byla určena relativně krátce, což má svůj důvod ve snaze zúžit počet možných termínů ovlivnění silniční dopravy tímto zvláštním užíváním. Současně byla tímto způsobem uvedená přeprava Ministerstvem dopravy povolena při určitých znalostech aktuálního stavu daných pozemních komunikací a předpokladech jejich stavu budoucího a při znalosti aktuálního chování dalších uživatelů pozemních komunikací s určitou predikcí na vymezené období. Nebude totiž žádoucí, aby taková přeprava byla uskutečněna při zcela odlišných okolnostech na pozemních komunikacích, než které silniční správní úřad uvážil. V takovém případě by v povolení uvedené podmínky nemusely dostatečně zajišťovat bezpečnost a plynulost silničního provozu a potřebnou ochranu pozemních komunikací jakožto staveb.

Ve smyslu ust. § 40 odst. 7 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, stanovilo Ministerstvo dopravy přesnou trasu, kterou bylo nutné dodržet. Dále byla uživateli stanovena povinnost vybavit vozidla a náklad příslušným obrysovým a výstražným osvětlením.²⁰³ Toto osvětlení musí dle povolení uživatel uvést v činnost po celou dobu provádění přepravy, jindy jej užívat ovšem nesmí (pokud k tomu není dán jiný důvod).²⁰⁴ Přepravu nebylo možné uskutečnit za snížené viditelnosti způsobené zhoršenými povětrnostními podmínkami nebo špatné sjízdností vozovek. Ministerstvo dopravy těmito podmínkami stanovilo povinnosti uživateli, které směřovaly především k zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ochrany dalších účastníků provozu.

V rámci dále vymezených podmínek zvláštního užívání (příloha č. 10) stanovuje Ministerstvo dopravy uživateli další podrobnější povinnosti, například

²⁰² Žadatel skutečně nemusel čekat na nabytí plné moci příslušného rozhodnutí, kterým se zvláštní užívání povolilo. Takový případ se již v minulosti dostal na stůl Krajskému soudu v Brně, který v rozsudku ze dne 14. 8. 2008, č. j. 30 Ca 212/2007-25 uvedl, že „nelze žalobkyni přičítat k tíži, vnitřní rozpornost a nelogičnost rozhodnutí, a proto ji nelze postihnout za to, že místní komunikaci užívala již ode dne v povolení označeném jako začátek povolení.“

²⁰³ Tato povinnost obecně plyne také z přílohy č. 12 část E odst. 1 písm. c) a násl. vyhlášky Ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

²⁰⁴ Srov. § 42 odst. 1 věta první ProvPoz.

před zahájením přepravy prověřit navrhovanou trasu po stránce šířkového a výškového uspořádání tak, aby nedošlo k případným škodám. Z obsahu těchto podmínek je zřejmé, že se jedná o obecné vymezení podmínek, které přímo nepřiléhají na shora uvedené povolení. Ministerstvo dopravy je v tomto znění s největší pravděpodobností příkládá ke všem rozhodnutím o povolení zvláštního užívání (alespoň pokud se jedná o povolení tzv. nadměrek a jízdy vozidly s největší povolenou rychlostí nižší než nejméně povolenou na dálnici a silnici pro motorová vozidla), protože tyto musí každý takový uživatel podrobně prozkoumat a dodatečně vytrdit pouze ty podmínky, které se týkají přímo jím plánovaného zvláštního užívání. Ministerstvo dopravy si tímto postupem ulehčuje rozhodovací činnost, avšak uživatele, který může být technicky nebo právně méně schopný, vystavuje velmi tíživé situaci. Při nesprávné subsumpci takové konkrétní povolené přepravy pod příslušná ustanovení dalších podmínek může uživatel velmi snadno naplnit skutkovou podstatu přestupku jejich porušením, popřípadě může napáchat škodu, k jejímuž vzniku by v případě správné subsumpce nemuselo dojít. Z tohoto hlediska hodnotím takto vymezené podmínky zvláštního užívání za nedostatečné a pro jednotlivé uživatele zatěžující, neboť právě příslušný silniční správní úřad má být tím subjektem, který se v dané problematice nejsnáze vyzná, a má být tudíž schopen určit podmínky „na míru“ pro každé povolení zvlášť.

V rámci rozhodnutí nechybí ani odůvodnění, přičemž z něho však není explicitně zřejmé, zda bylo žádosti uživatele vyhověno zcela. V rámci první věty odůvodnění je nicméně možné dojít k závěru, že tomu tak skutečně bylo. V případě, pokud už se rozhodující správní orgán uchýlí k uvedení odůvodnění v rámci svého správního aktu,²⁰⁵ údaj o rozsahu vyhovění žádosti bych považoval za zásadní, a to již z hlediska přezkoumatelnosti rozhodnutí. V tomto případě bylo žádosti jistě vyhověno zcela, proto by však odůvodnění takto uvedené nezakládalo vadu správního aktu. Konečně je součástí obsahu rozhodnutí taktéž poučení o opravném prostředku, jež bylo možné proti tomuto aktu podat,²⁰⁶ komu se podává, v jaké lhůtě

²⁰⁵ Podle § 68 odst. 4 SŘ platí, že „*Odůvodnění rozhodnutí není třeba, jestliže správní orgán prvního stupně všem účastníkům v plném rozsahu vyhověl.*“

²⁰⁶ Z důvodu, že toto rozhodnutí vydalo Ministerstvo dopravy, tedy ústřední správní úřad (podle ust. § 1 bodu 13 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, tedy jakožto orgán státu s celostátní územní působností, k tomu srov. také např. Kopecný, 2019, str. 79 a 80), lze proti němu podat rozklad podle ust. § 152 odst. 1 správního řádu.

a od kdy se tato lhůta počítá. Z hlediska obsahových náležitostí povolení dalších nesrovnalostí nenalézám.²⁰⁷

Pokud jde o formální náležitosti, tyto shledávám bez dalšího za splněné, neboť akt je vydán v písemné formě, je označen jako „rozhodnutí“, v záhlaví je též označen rozhodující orgán, na rozhodnutí je uvedeno číslo jednací a datum jeho vydání. Na konci rozhodnutí se nachází otisk úředního razítka, identifikace a podpis oprávněné úřední osoby k vydání tohoto rozhodnutí a odbor, který danou žádost vyřizoval.²⁰⁸ Pokud jde o procedurální a kompetenční náležitosti, k nim blíže shora uvedené v této kapitole.

Ministerstvem dopravy poskytnuté rozhodnutí s ohledem na výše uvedené tudíž shledávám jako bezvadné, resp. případné nesrovnalosti dle mého názoru nezakládají jakoukoli vadu předmětného správního aktu, proto pokud bylo toto povolení vydáno ve smyslu podané žádosti obsahově správně, nebylo by jeho případné napadnutí opravným prostředkem zřejmě úspěšné. Zde by však samozřejmě záleželo na konkrétních okolnostech, které pouze z poskytnutého rozhodnutí nemusí být patrné.

²⁰⁷ Srov. Kopecký, 2019, str. 164 a 165.

²⁰⁸ Srov. Tamtéž, str. 165 a 166.

5 EVIDENCE ROZHODNUTÍ O OMEZENÍ OBECNÉHO UŽÍVÁNÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ A O POVOLENÍ ZVLÁŠTNÍHO UŽÍVÁNÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

Za účelem evidence rozhodnutí o omezení obecného užívání a o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací a dalších informací PozKom předpokládá vytvoření Centrální evidence, která je informačním systémem veřejné správy ve smyslu § 2 písm. b) zákona č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.²⁰⁹ Její význam je značný, mimo jiné má též obsahovat seznam veřejně přístupných účelových komunikací, přičemž tak má odpadnout častý problém jejich identifikace a evidence, neboť tyto na rozdíl od ostatních kategorií pozemních komunikací nevznikají správním rozhodnutím, ale *ex lege*, pokud jsou splněny podmínky.²¹⁰

Jednotlivým vlastníkům pozemních komunikací je stanovena povinnost předávat určené údaje o jimi vlastněných komunikacích do Centrální evidence, a to v takovém rozsahu, jak určí Ministerstvo dopravy. Pokud jde o zveřejňování informací o omezení obecného užívání pozemních komunikací, pak musí údaje z rozhodnutí o uzavírkách a nařízených objíždkách příslušné silniční správní úřady podle § 24 PozKom prostřednictvím Centrální evidence zveřejňovat bez zbytečného odkladu. Stejně tak se v Centrální evidenci zveřejňují údaje o zákazu nebo omezení tranzitní nákladní dopravy ve smyslu § 24a PozKom, což se však na rozdíl od rozhodnutí o uzavírkách a nařízených objíždkách týká pouze silnic II. a III. třídy, přičemž stejným způsobem příslušný správní orgán uveřejní i údaje o změně, resp. novém stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích v takto omezených úsecích. Konečně je zde stanovena povinnost příslušným silničním správním úřadům zveřejnit v Centrální evidenci údaje z rozhodnutí o povolení zvláštního užívání podle ust. § 25 PozKom.

Takto stanovené povinnosti však neodpovídají proklamaci ust. § 29a odst. 1 PozKom, tj. celkovému rozsahu obsahu Centrální evidence, neboť uvedené ustanovení předpokládá evidenci kompletních rozhodnutí, naopak v rámci dále stanovených povinností jednotlivých silničních správních úřadů je dána povinnost zveřejňovat v tomto informačním systému toliko vybrané údaje z těchto

²⁰⁹ § 29a odst. 3 PozKom.

²¹⁰ Kočí, 2018, str. 204.

rozhodnutí, které mají být blíže určeny prováděcím předpisem. Již v tomto se PozKom rozchází.

Údaje, které mají být v Centrální evidenci shromážděny dle výše uvedeného, dále její provozovatel (jímž může být jak Ministerstvo dopravy, tak i jiná jím pověřená osoba) zpracovává a o takových rozhodnutích neprodleně informuje zejména složky integrovaného záchranného systému,²¹¹ dále též dopravce linkové osobní dopravy a příslušné silniční správní úřady rozhodující o povolení zvláštního užívání za účely tzv. nadměrek (viz výše).

V rámci ust. § 29a odst. 9 ve spojení s ust. § 46 odst. 2 PozKom je zde v dalším presumováno vydání prováděcího právního předpisu, konkrétně vyhlášky Ministerstva dopravy, kterou by byl vymezen způsob předávání údajů do Centrální evidence, druh těchto údajů, jejich rozsah a formát, způsob vedení a rozsah zveřejnění takto vedených údajů Centrální evidence. V tomto ohledu tato ustanovení představují zákonné zmocnění k vydání takového prováděcího předpisu ve smyslu čl. 79 odst. 3 Ústavy České republiky.²¹² Takový prováděcí předpis však od začátku roku 2007 (resp. již od roku 2006, kdy příslušná změna PozKom, již se uvedená ustanovení přijímala do právního řádu České republiky, nabyla platnosti, tj. byla zveřejněna v příslušné části Sbírký zákonů) zatím nebyl přijat. V tomto smyslu se vyjádřilo také Ministerstvo dopravy, a to na základě mnou podané žádosti o poskytnutí informací podle SvInf, které mají být v rámci Centrální evidence shromažďovány. Ministerstvo dopravy tak výslovně uvedlo (příloha č. 11): *„K vašim dotazům ... uvádíme, že centrální evidence pozemních komunikací zatím není provozována, ačkoli se podle § 29a zákona č. 13/1997, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, předpokládá, že ji Ministerstvo dopravy nebo jím pověřená osoba vede. Podle § 29a odst. 9 téhož zákona způsob předávání údajů do Centrální evidence ... stanoví prováděcí právní předpis. Takový prováděcí právní předpis však zatím nebyl vydán, a proto nelze žádosti v této části vyhovět.“*

S ohledem na význam této Centrální evidence (soudě mimo jiné dle uvedených dat, která se v tomto informačním systému mají shromažďovat), též s ohledem na zpřehlednění dopravních situací na pozemních komunikacích, se jedná o velmi podstatný zákonný institut, který již měl být rozhodně promítnut

²¹¹ § 29a odst. 8 písm. a) až c) PozKom.

²¹² Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších ústavních zákonů.

i do praxe. Jeho značně pozitivními smyslu příkládá velkou váhu i odborná veřejnost, kdy například JUDr. Kočí uvádí: „*Jde o vítanou centrální evidenci, která citelně chyběla, resp. chybí.*“²¹³ Nebo dále Mgr. Černín: „*Význam centrální evidence bude v budoucnu (až bude zřízena) spočívat zejména v tom, že se v ní budou z moci úřední shromažďovat údaje o pozemních komunikacích všech kategorií na území celé České republiky.*“²¹⁴ A dále: „... *v jednotné evidenci by se musely jednotným způsobem evidovat údaje o jednotlivých kategoriích komunikací – to znamená, že obce, které pasporty místních komunikací nemají, by je musely vytvořit, a krajské správy silnic stejně jako Ředitelství silnic a dálnic by musely své pasporty doplnit o údaje, které provádějí právní předpis vymezí jako údaje, jež se budou povinně předávat do Centrální evidence pozemních komunikací. Mimořádný přínos by pak centrální evidence představovala pro získání přehledu o účelových komunikacích, které se prozatím neevidují vůbec.*“²¹⁵ Zde musím s uvedenými autory odborných publikací souhlasit, neboť zavedení této evidence by mělo pozitivní přínosy pro pravidelnou evidenční morálku příslušných silničních správních úřadů, popřípadě vlastníků a správců pozemních komunikací. Centralizace těchto všech údajů by napomohla zkvalitnění přehledu o stavu jednotlivých komunikací a v případě veřejně přístupných účelových komunikací i jejich obecné evidence, přičemž by tyto údaje mohly být kvalitně využívány v rámci samotných rozhodovacích procesů jednotlivých silničních správních úřadů, např. k posuzování důvodnosti, resp. možnosti povolení zvláštního užívání apod. Současně by se takto získané údaje mohly zahrnovat do těžko shromažďovaných informací Policií ČR, Hasičským záchranným sborem ČR, Zdravotnickou záchrannou službou, silničními správními úřady, správci komunikací aj. v rámci Jednotného systému dopravních informací (též viz výše), jakožto centrálního nástroje dopravního zpravodajství. Provozovatelem tohoto Jednotného systému je, jak již bylo výše uvedeno, Ředitelství silnic a dálnic ČR, státní příspěvková organizace. Stejně tak by bylo možné, aby tento subjekt provozoval i Centrální evidenci, neboť to ust. § 29a odst. 1 PozKom výslovně dovoluje, resp. je umožněno, aby Ministerstvo dopravy k tomuto úkolu pověřilo jinou osobu. Svedení těchto činností pod jeden subjekt by bylo s ohledem na uvedenou možnost spolupráce Centrální evidence a Jednotného systému více než vhodné.

²¹³ Kočí, 2018, str. 203.

²¹⁴ Černín in Černínová, 2015, str. 317.

²¹⁵ Tamtéž.

Je ovšem na pováženou, že Centrální evidence dosud nebyla zřízena. Ministerstvo dopravy mělo dostatek času, aby prováděcí předpis v tomto smyslu přijalo. Od účinnosti zákona, kterým se do českého právního řádu přijalo předmětné ustanovení PozKom, uplynulo již 13 let. Na tomto příkladě je zřejmé, jak si jednotlivá ministerstva hledí svých povinností. Je však zřejmé, že se nejedná o selhání určité politické scény, neboť za shora zmíněnou dobu se ve vládních kruzích vystřídalo zastoupení napříč celým politickým spektrem. O to víc je tento nedostatek zarážející. V tomto směru by se vládní představitelé měli rozhodně polepsit, přičemž to musí být právě oni, resp. ministr dopravy, kdo má mít podrobné informace o nedostatečně zabezpečené dopravní infrastruktuře na území České republiky. Jsem přesvědčen, že zřízení této Centrální evidence by veškeré postupy urychlilo a zjednodušilo, přičemž by tak mohla být efektivněji řízena veškerá správa a rozhodovací procesy týkající se pozemních komunikací. Existují i názory, že tato problematická nečinnost Ministerstva dopravy nemůže být přehlížena: *„Podle stanoviska veřejného ochránce práv vydaného v jiném obdobném případě představuje taková nečinnost týkající se (ne)provedení zákona porušení práva a principů dobré správy. Vláda ani ministerstva nemají možnost se volně rozhodnout, zda zákonné zmocnění stanovené zákonem naplní a kdy tak učiní, vydat zákonem předvídaný prováděcí právní předpis je jejich povinností.“*²¹⁶

²¹⁶ Černín in Černínová, 2015, str. 320.

6 SPRÁVNÍ DELIKTY

Ve smyslu členění správních deliktů dle „nové“ kategorizace na přestupky, správní disciplinární delikty a správní pořádkové delikty, upravuje PozKom, stejně jako většina jiných zvláštních předpisů v oboru správního práva, toliko prvně zmíněné. Obecně se správního disciplinárního deliktu může dopustit osoba, která je určitým způsobem blíže vázána k veřejnoprávní instituci, a to zejm. na základě členského, služebního nebo zaměstnaneckého vztahu. Takového deliktu by se mohl dopustit policista nebo třeba celník, pokud by v rámci své služby (např. při kontrole řádných úhrad časových poplatků k užívání takto zpoplatněných pozemních komunikací) porušil povinnosti, které mu jsou uloženy podle právního předpisu upravujícího jeho služební vztah. Správním disciplinárním deliktem je třeba závažné ztěžování postupu správního orgánu v rámci správního řízení.²¹⁷ Dále tudíž jen k přestupkům vymezených v PozKom.

Z předešlých kapitol této diplomové práce již vyplynulo, že při užívání pozemních komunikací se jejich uživatelé denně dostávají do situací, kdy mohou naplnit některou z PozKom vymezených skutkových podstat přestupků. K takovým skutečnostem může dojít i „pouhou“ nedostatečnou informovaností a nedůsledným sledování stanovené úpravy provozu na pozemních komunikacích (např. vjetím na úsek dálnice podléhající časovému zpoplatnění osobním vozidlem, pro nějž tento poplatek nebyl uhrazen, popř. tato doba již uplynula). Nutno však uvést, že zásada *nemo iudex sine actore* platí i v případech porušení PozKom, proto ne každé jednání odporující povinností či podmínkám zákona s sebou přímo nese právní důsledky.

K projednávání přestupků se jako zvláštní zákon použije PozKom, který v ust. §§ 42a a 42b vymezuje speciální skutkové podstaty přestupků, jednotlivé výměry správních trestů a dále zvláště určuje, které orgány jsou příslušné k jejich projednání. Současně tento zákon obsahuje zvláštní postupy, kterými jsou vybírání, vrácení a započtení kaucí, popřípadě i zabránění v jízdě řidiči vozidla, jež obecné předpisy upravující přestupky neupravují. Základním obecným předpisem ve věcech přestupků je PřesZ, který obsahuje základní podmínky odpovědnosti fyzických, právnických a podnikajících fyzických osob a dále upravuje samotné přestupkové řízení včetně úpravy ukládání správních trestů.

²¹⁷ Kopecný, 2019, str. 307 až 317.

V tomto rozsahu se subsidiárně použije i SR, a to však pouze ve věcech PřesZ neupravených, tj. tam, kde by jinak vznikla mezera v zákoně.²¹⁸

Podle ust. § 43 odst. 2 PozKom projednává přestupky v přenesené působnosti především obecní úřad v obce s rozšířenou působností,²¹⁹ popřípadě Ministerstvo dopravy nebo celní úřady. Výslovně označené přestupky může projednat i Policie České republiky nebo celní úřad příkazem na místě,²²⁰ další vymezené přestupky může projednat příkazem na místě i obecní policie. Vybrané pokuty jsou příjmem obecního případně státního rozpočtu,²²¹ vyjma vybraných pokut za přestupek spočívající v nedodržení maximálně povolených hodnot podle ProvPoz zjištěném při kontrolním vážení vozidel, kdy pak 40 % z vybrané pokuty je příjmem vlastníka daní pozemní komunikace (pokud je vlastníkem stát, je příjemcem Státní fond dopravní infrastruktury), 45 % je příjmem příslušného kraje a 15 % je příjmem rozpočtu, ze kterého je hrazena činnost orgánu, který pokutu uložil.²²²

6.1 Skutkové podstaty přestupků

Jak již bývá zvykem, i PozKom vymezuje skutkové podstaty přestupků pro fyzické osoby zvlášť a zvlášť pro osoby právnické a podnikající fyzické osoby. Přestupkem se přitom rozumí společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.²²³ V případě vymezených skutkových podstat ust. § 42a PozKom musí znaky vymezených přestupků naplnit fyzická osoba. Pokud jde o samotné skutkové podstaty zde vymezených přestupků, velmi často se jedná o porušení určitých povinností vyplývajících více či méně z veřejného užívání pozemních komunikací. Tak třeba se fyzická osoba dopustí přestupku, pokud omezí obecné užívání pozemních komunikací bez povolení nebo v rozporu s ním, pokud užije pozemní komunikaci bez nebo v rozporu s povolením ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací, tj. způsobem jiným než obvyklým, dále také pokud zřídí nebo provozuje reklamní zařízení v silničním ochranném pásmu bez povolení nebo v rozporu s ním, pokud znečistí nebo poškodí pozemní komunikaci,

²¹⁸ Srov. § 1 odst. 2 a § 177 odst. 1 SR.

²¹⁹ Srov. § 40 odst. 4 písm. c) PozKom.

²²⁰ Dle ust. § 92 PřesZ.

²²¹ Kočí, 2018, str. 227.

²²² § 43 odst. 3 PozKom.

²²³ § 5 PřesZ.

její příslušenství nebo součásti, dále také pokud takové znečištění pozemní komunikace bez průtahů neodstraní a ani takové místo znečištění alespoň provizorně neoznačí nebo neučiní oznámení vlastníku či správci komunikace, nebo v neposlední řadě pokud v rozporu s příslušným ustanovením PozKom na pozemní komunikaci umístí pevnou překážku nebo ji ve stanovené lhůtě neodstraní. Těmito skutkovými podstatami se mimo dalších účelů též chrání samotné veřejné užívání pozemních komunikací, a to zejména bezpečnost a plynulost silničního provozu, ale též zachování komunikací jako staveb, resp. materiálních statků pro další uživatele. Přestupku se však může dopustit i osoba, kterou není možné považovat za uživatele pozemních komunikací a ani není jejím cílem určitým způsobem na tyto účastníky působit (např. zřízení a provozování reklamního zařízení). PozKom totiž s ohledem na ochranu pozemních komunikací jakožto staveb stanoví určité povinnosti i vlastníkům nemovitostí sousedících s těmito pozemními komunikacemi, protože se takový vlastník dopustí přestupku, pokud neučiní na svůj náklad nezbytná opatření k zabránění sesuvů půdy, padání stromů, kamenů nebo lavin, pokud takové nebezpečí vznikne z jednání daného vlastníka. Pokud takové nebezpečí vznikne přírodními vlivy nebo provozem pozemní komunikace, musí strpět provedení nezbytných opatření k zabránění vzniku těchto protiprávních stavů. Pokud je fyzická osoba vlastníkem nemovité věci v silničním ochranném pásmu, nesmí na ní umožnit umístit reklamní zařízení bez příslušného oprávnění, jinak se též dopustí přestupku. Zvláštní skutkové podstaty přestupků jsou vymezeny pro řidiče vozidel užitých na pozemních komunikacích. Ti, pokud řídí vozidlo a užijí s ním pozemní komunikaci zpoplatněnou časovým poplatkem nebo mýtným, aniž by zajistili jejich úhradu (v případě časového poplatku pouze předem), přičemž užití daného vozidla příslušnému zpoplatnění podléhá, dopustí se přestupku. Stejně tak je přestupkem, pokud řidič vozidla neuposlechne výzvy policisty nebo celníka a nenechá podrobit vozidlo nízkorychlostnímu vážení, popřípadě pokračuje s vozidlem v jízdě, přestože bylo tímto vážením zjištěno nedodržení maximálně dovolených hodnot a tyto závady řidič nebo provozovatel vozidla před pokračováním v jízdě neodstraní.

Za jednotlivé přestupky hrozí uložení pokuty ve správním řízení ve výši až do 500.000, - Kč. Hrozbě tohoto postihu se vystavuje např. osoba, která užije pozemní komunikace způsobem jiným než obvyklým, a to bez povolení zvláštního

užívání či v rozporu s tímto povolením. Za nejméně závažné přestupky lze uložit pokutu do výše 5.000, - Kč. Za některé přestupky lze uložit i pokutu příkazem na místě, přičemž s ohledem na jednoduchost a procesní rychlost takového rozhodování, ušetření nákladů za správní řízení,²²⁴ ale taktéž na udělení alespoň konkludentního souhlasu²²⁵ s takovým postupem spočívajícím v případném podpisu příkazového bloku obviněným z přestupku (čím příkaz na místě nabývá právní moci a vykonatelnosti),²²⁶ pro tyto případy zákon stanoví znatelně nižší maximální sazby pokut. Příkazem na místě lze však vždy uložit pokutu nejvýše v částce 10.000, - Kč,²²⁷ a to i přesto, že PozKom stanovuje možnost uložit pokutu příkazem na místě až do výše 30.000, - Kč (např. za neuposlechnutí výzvy řidiče k podrobení vozidla nízkorychlostnímu vážení).²²⁸

Pokud jde o přestupky právnických osob a podnikajících fyzických osob skutkové podstaty přestupků jsou velmi obdobné těm vymezeným u fyzických osob. Některé přestupky zde však vymezeny nejsou, jako například přestupky, jichž se může popustit řidič vozidla, a to už z principu věci, neboť vozidlo může být řízeno vždy jen fyzickou osobou. Naproti tomu zde dále vystupují do popředí přestupky, jichž se může dopustit provozovatel vozidla, neboť jak bylo v předchozích kapitolách několikrát uvedeno, i těmto osobám jsou (často vedle povinností řidiče vozidla) stanoveny povinnosti. Provozovatel vozidla tak může spáchat přestupek tím, že Státnímu fondu dopravní infrastruktury neoznámí osvobození vozidla od zpoplatnění časovým poplatkem, přičemž však je tímto vozidlem užita takto zpoplatněná pozemní komunikace, nebo tím, že jím provozovaným vozidlem byl porušen zákaz nebo omezení tranzitní nákladní dopravy stanovené místní úpravou provozu na pozemních komunikacích. Za přestupky právnických nebo podnikajících fyzických osob lze taktéž uložit pokuty do maximální výše 500.000, - Kč.²²⁹

6.2 Kauce

²²⁴ Srov. také JEMELKA, Luboš in JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích*. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, str. 746.

²²⁵ Srov. § 91 odst. 1 věta první PřesZ.

²²⁶ „V tomto případě ovšem nelze podat odpor a příkaz na místě se stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím podpisem příkazového bloku obviněným.“ Jemelka in Jemelka, 2020, str. 754.

²²⁷ § 91 odst. 1 věta druhá PřesZ.

²²⁸ § 42a odst. 8 PozKom.

²²⁹ § 42b PozKom.

Policisté a celníci jsou oprávněni od řidičů motorových vozidel vybrat kauci v případech, kdy je takový řidič podezřelý ze spáchání vymezených přestupků (např. užití zpoplatněných komunikací časovým poplatkem nebo mýtným bez jejich úhrady), přičemž je dáno podezření, že se kupříkladu bude vyhýbat přestupkovému řízení, nebo v případě, že je provozovatel vozidla podezřelý z výslovně označených přestupků, přičemž je zde taktéž podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení. Výše kaucí lze stanovit v rozsahu od 5.000, - Kč do 50.000, - Kč. O veškerých důsledcích a podmínkách uložení kauce musí policista nebo celník při jejich výběru řidiče poučit, přičemž mu vystaví písemné potvrzení o převzetí kauce.²³⁰ Pokud bylo řízení o přestupku zastaveno, věc odložena nebo nebyla uložena pokuta, kauce se v plné výši vrátí. V případě, že byla za takový přestupek uložena pokuta, po právní moci příslušného rozhodnutí se tato započte oproti složené kauci. Zbylá část se vrátí řidiči, a to do pěti pracovních dnů. Je výslovně stanoveno, že takové započtení musí být uvedeno ve výroku daného rozhodnutí.²³¹ V případě, kdy policista nebo celník požaduje po řidiči vozidla složení kauce ve smyslu výše uvedeného, kdy však řidič kauci nesloží, je možné, aby bylo řidiči zabráněno v další jízdě použitím technických prostředků k zabránění odjezdu, nebo mu zakáže pokračovat v jízdě a zadrží mu doklady k vozidlu a k nákladu.²³² Za tímto účelem bude dané vozidlo odstaveno na nejbližším vhodném místě. O zabránění v jízdě je policistou nebo celníkem vystaveno potvrzení včetně výše kauce, kterou určil, přičemž pokud bude dodatečně kauce složena, dojde k uvolnění vozidla nebo vrácení dokladů k vozidlu a nákladu. Zabránit v jízdě těmito způsoby nelze v případě, pokud by mělo vozidlo tvořit překážku provozu na pozemních komunikacích nebo pokud jsou ve vozidle převážena živá zvířata.

PozKom obsahuje relativně propracovaný systém vymezených skutkových podstat přestupků, které spadají na ty nejzásadnější povinnosti osob mající více či méně blízký vztah k veřejnému užívání pozemních komunikací. PozKom současně relativně pružně reaguje na možnou neochotu řidičů při kontrolách a zejména pak při odhalení porušení významnějších povinností jim zákonem stanovených, kdy je umožněno policistům a celníkům zvláštními postupy zabránit vozidlům v další jízdě. Osobně jsem zastáncem spíše přísnějších podmínek užívání pozemních komunikací, včetně provozu na nich, a to především z důvodu zajištění

²³⁰ § 43a odst. 1, odst. 2, odst. 4 PozKom.

²³¹ § 43b odst. 2 PozKom.

²³² § 43c odst. 1 PozKom.

co největší bezpečnosti. Trendem poslední doby je despekt ke stanoveným pravidlům při užívání pozemních komunikací, kdy se většina osob snaží ušetřit nebo principiálně se nepodřizovat pro ně nesmyslným povinnostem. Úkolem mnoha právních zástupců, potažmo advokátů bylo, je a bude snažit se obhájit taková protiprávní jednání svých klientů, kdy tak bude velmi podstatné dodržet předepsané postupy ze strany veřejné moci, a to zejména z hlediska poučovací povinnosti, aby případné projednávání přestupku neztroskotalo na pouhých procesních nedostatcích. Důsledná kontrola povinností uživatelů pozemních komunikací je nezbytná k zajištění udržitelnosti bezpečnosti a stavu pozemních komunikací a možnosti jejich užívání také dalšími uživateli.

ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo vymezit pojem institutu veřejného užívání, objasnit jeho povahu a poukázat na jeho přímé projevy v rámci pozemních komunikací, jakožto jedněch z nejvýraznějších materiálních statků veřejného užívání. Neopomněl jsem ovšem ani vztah veřejného užívání k dalším materiálním statkům, přičemž jsem se v této práci zabýval zejména hlavní výjimkou, která odlišuje obecné užívání pozemních komunikací od obecného užívání jiných materiálních statků, a sice jejich časovým a výkonovým zpoplatněním. Mou snahou současně bylo zanalyzovat a posoudit efektivitu účinků zcela nově účinné právní úpravy užívání pozemních komunikací, a to se zaměřením na časové zpoplatnění, jež uvedenými změnami nabylo moderní podoby a stalo se tak jednotlivým uživatelům zpoplatněných úseků pozemních komunikací časovým poplatkem přístupnější, resp. snazší a bezesporu rychlejší. Zaměřil jsem se však také na v PozKom stále obsažené nedostatky právní úpravy, které v praxi mohou zavdat nemalým sporům veřejnoprávní povahy, neboť jednotlivé uživatele mohou snadno zmást s ohledem na své nepřesnosti. Na tyto nedostatky jsem upozornil, stejně jako na po velmi dlouhou dobu stále chybějící prováděcí právní úpravu příslušných ustanovení, a to ve vztahu ke konkrétnímu případu, což v praxi velmi komplikuje celý systém týkající se veřejného užívání pozemních komunikací.

Abych zasadil čtenáře do kontextu, zahájil jsem tuto diplomovou práci vymezením a seznámením se samotným pojmem veřejného užívání. Uvedl jsem, jak lze tento institut systematizovat s ohledem na dualismus práva a v čem spočívá. Dále jsem představil jeho definici, kdy jsem upozornil, že se nejedná o definici zákonnou, ale doktrinální, neboť pozitivní právo sic veřejné užívání předpokládá a některé své institutu mu i přisuzuje, legislativně vymezen není. Třídění veřejného užívání bylo stejně tak předmětem první kapitoly. Tyto jednotlivé druhy jsem dále vymezil a upozornil jsem na jejich hlavní rozdíly, ale současně i na jejich jednotlivé podobnosti. Současně jsem poskytl neúplný výčet dalších materiálních statků, resp. příslušných právních předpisů, jež svou úpravou veřejné užívání též obsahují.

Obsahem druhé kapitoly je samotný předmět PozKom. Zaměřil jsem se zde na základní pojem této úpravy, kterým jsou právě pozemní komunikace. Tyto materiální statky (ve světle veřejného užívání) jsem vymezil pomocí zákonné definice, uvedl jsem jejich kategorizaci na dálnice, silnice, místní komunikací a účelové komunikace, včetně jejich dalšího vnitřního třídění. Tyto jednotlivé

kategorie byly dále rozvedeny, a to s ohledem jak na jejich účel a zvláštní právní úpravu, která je s nimi spojena, tak i na jejich podobnosti a rozdílnosti. Vymezena byla také úprava vlastnictví k těmto jednotlivým kategoriím a třídám komunikací, kdy jsem upozornil, že jediné účelové komunikace mohou být předmětem vlastnictví právnických a fyzických osob, jakožto subjektů soukromého práva. Dále jsem stručně vymežil předmět úpravy PozKom v jeho zbývajících částech.

Ve třetí kapitole jsem se zabýval samotným obecným užíváním pozemních komunikací, kdy jsem uvedl, v čem konkrétně spočívá. Zaměřil jsem se též na možnosti jeho omezení, neboť v rámci silničního provozu dochází k častým komplikacím, které s sebou tato omezení přináší. Úprava rozšíření obecného užívání proto taktéž nesměla chybět, která představuje zjednodušení procesů zejména sezónních zemědělských (ale i jiných) činností. Nakonec jsem se věnoval problematice úplatnosti obecného užívání pozemních komunikací, jakožto zásadní výjimky, resp. určité zvláštnosti, ve srovnání se obecným užíváním jiných materiálních statků. Takové zpoplatnění rozeznáváme dvojího druhu, a to zpoplatnění časovým poplatkem a mýtným, kdy jejich rozdíly z obsahu této práce jasně vyplývají. Tato úprava je v současné době velkou novinkou, neboť s účinností od 1. 1. 2021 zaznamenalo zpoplatnění časovým poplatkem velkých změn, a to jak s ohledem na možnosti úhrady těchto poplatků, tak i způsobů provádění kontrol splnění poplatkových povinností jednotlivých uživatelů. Tyto velké změny jsem konečně komparoval s původní právní úpravou platnou do konce roku 2020. Ochrana obecného užívání pozemních komunikací završila třetí kapitolu.

Dalším stěžejním tématem bylo zvláštní užívání pozemních komunikací, jakožto institutu závislého na správním rozhodování. Nejdříve bylo uvedeno, co tento institut představuje a jak ho lze docílit, resp. jak vzniká možnost zvláštního užívání pozemních komunikací, včetně otázky jeho zpoplatnění. Vymežil jsem i účely, pro něž lze takové užívání povolit, a to podle jejich taxativního výčtu v PozKom uvedeného.

V páté kapitole jsem shledal nejzásadnější normativní nedostatky celého tohoto právního předpisu. PozKom totiž předvídá vznik tzv. Centrální evidence, k jejímuž fungování však měla být vydána prováděcí vyhláška Ministerstvem dopravy. Dosud se tomu tak nestalo, a to i přes skutečnost, že tento nedostatek tu přebývá již přes 13 let. Přitom, jak jsem v této kapitole rozvedl, se jedná o

podstatnější záležitost, neboť zřízení této evidence by ulehčilo mnohým procesům a umožnilo by efektivnější správu pozemních komunikací.

Polední kapitolu jsem věnoval správním deliktům, konkrétně přestupkům, na poli úpravy pozemních komunikací, a to zejména ve vztahu k veřejnému užívání, kde jsem se snažil čtenáři přinést příklady vyplývající z jednotlivých v PozKom vymezených skutkových podstat. Nadto jsem rozebral i zvláštní institut svou povahou zajišťovací, tedy možnost vybírání kaucí, jejíž složení lze jednotlivým uživatelům pozemních komunikací uložit již na místě při silniční kontrole.

Za účelem komplexnosti práce jsem požádal Ministerstvo dopravy a Státní fond dopravní infrastruktury, jakožto povinné subjekty ve smyslu SvInf o poskytnutí informací vztahujících se k dílčím problematikám této diplomové práce. Nejprve jsem tak požádal Ministerstvo dopravy o poskytnutí konkrétních rozhodnutí o povolení uzavírky a nařízení objízďky a dále také o rozhodnutí o povolení zvláštního užívání v konkrétní věci. Státní fondy dopravní infrastruktury jsem požádal o sdělení počtu uhrazených časových poplatků v období 2018 až leden 2021, tedy jak dle staré, tak dle nově účinné právní úpravy. Dalším požadavkem bylo i sdělení počtu oznámení o osvobození vozidel od časového zpoplatnění. Všechny tyto informace mi byly dříve nebo později poskytnuty, vždy však nejpozději v zákonné 15denní lhůtě. Údaje takto získané jsem využil zejména ke komparaci nebo analýze postupů rozhodovacích procesů a většina takto poskytnutých informací jsou přílohami této práce. Musím tedy uvést, že ačkoli jsem se trochu obával přístupu těchto veřejnoprávních subjektů, když jsem navíc v žádostech uvedl, že poskytnuté informace budou zpracovány toliko pro akademické účely, zkušenost v tomto směru byla pouze pozitivní a oproti mým obavám zaznamenávám naopak zcela vstřícný přístup ze strany těchto subjektů.

Na základě uvedeného tudíž nabývám přesvědčení, že cíle své diplomové práce jsem naplnil. Její tvorba byla z určitých pohledů velmi zajímavá, kdy nejvíce mě zaujala problematika časových poplatků, tedy téma v poslední době velmi populární mezi řidiči vozidel ale i napříč mediálním světem. Vymezení veřejného užívání byl cíl toliko teoretický, resp. doktrinální, u něhož jsem čerpal především z odborné literatury zabývající se tímto tématem. Novinky v právní úpravě byly cílem polovičně praktickým, kdy jsem využil poskytnuté informace zejména od Státního fondu dopravní infrastruktury. Právě zde jsem se mohl věnovat za mě

nejzajímavějšímu tématu, a to právě časovým poplatkům. Poslední cíl, tedy vymezení a upozornění na nedostatky právní úpravy, jsem plnil postupně podle jednotlivých témat, kdy nejzávažněji hodnotím již zmíněný nezáměr Ministerstva dopravy o vytvoření zákonem předvídané prováděcí vyhlášky upravující Centrální evidenci. U tohoto cíle jsem využil zejména odborné názory autorů zabývajících se touto tematikou a vyslovil jsem i vlastní názory.

Veřejné užívání pozemních komunikací tak hodnotím jako velmi zajímavé téma pro podobné kvalifikační práce. Sic je ponecháno spíše fantazii odborníkům správního práva vymezení pojmu a souvisejících otázek veřejného užívání, což nemusí být na škodu, domnívám se, že alespoň základní vymezení a zakotvení občas i kompromisních řešení mezi odbornými názory by si tento institut zasloužil. Obecně v praxi však samotné veřejné užívání potíže nečiní, sporné otázky vyplývají až v návaznosti na konkrétní materiální statek a nedokonalost jeho právní úpravy. Konkrétně veřejnému užívání pozemních komunikací lze vytknout přemíru byrokracie, kdy pro jeden úkon je nutné oslovit relativně širokou škálu dotčených orgánů. Žadatel má to štěstí, že PozKom počítá s tzv. subsumpcí správních aktů, tedy že sám správní orgán, který má vydat finální rozhodnutí, iniciuje další správní (dotčené) orgány k poskytnutí závazných stanovisek. I přesto se však může stát, že se takový postup na některém místě „zasekne“, kdy toto riziko roste přímou úměrou s rostoucím počtem oslovovaných dotčených orgánů. Právě takové aplikační nedostatky právní úpravy veřejného užívání pozemních komunikací by mohly napravit sofistikovaně zřízené centrální systémy nebo evidence schraňující veškerá podstatná data, jež by byla dále poskytována a sloužila by potřebám rozhodovací činnosti příslušných (zejm. silničních) správních orgánů.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literatura:

BAKEŠ, Milan a kol. *Finanční právo*. 5., upravené vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, 576 s. ISBN 978-80-7400-801-6.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích*. Technické podmínky. 2. vydání. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2003, 127 s. ISBN 80-86502-08 2.

ČERNÍNOVÁ, Michaela, ČERNÍN, Karel, TICHÝ, Michal. *Zákon o pozemních komunikacích*. Komentář. Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2015, 528 s. ISBN 978-80-7478-652-5.

FASTR, Pavel, ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, se souvisejícími a prováděcími předpisy: podle stavu k 1. 2. 2012*. 11. vydání. Praha: Linde, 2012, s. 230. ISBN: 978-80-7201-876-5. Převzato z CODEXIS®, doplňku LIBERIS®.

HENDRYCH, Dušan a kol. *Právní slovník*. 3., podstatně rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, 1481 s. ISBN 978-80-7400-059-1.

HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní právo*. Obecná část. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, 599 s. ISBN 978-80-7400-624-1.

JEMELKA, Luboš, PONDĚLÍČKOVÁ, Klára, BOHADLO, David. *Správní řád*. Komentář. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, 1047 s. ISBN 978-80-7400-751-4.

JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích*. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, 1050 s. ISBN 978-80-7400-772-9.

KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1. 3. 2018*. 6. vydání. Praha: Leges, 2018, 464 s. ISBN 978-80-7502-267-7.

KOPECKÝ, Martin. *Správní právo*. Obecná část. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, 536 s. ISBN 978-80-7400-727-9.

KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 1995, 247 s. ISBN 80-7179-028-1.

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání. Praha: Leges, 2016, 832 s. ISBN 978-80-7502-105-2.

LAVICKÝ, Petr a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654)*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 2400 s. ISBN 978-80-7400-529-9.

MÁCHA, Aleš a HUNEŠ, Karel. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, 2016, 128 s. ISBN 978-80-7502-129-8.

POTĚŠIL, Lukáš, HEJČ, David, RIGEL, Filip, MAREK, David. *Správní řád*. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, 786 s. ISBN 978-80-7400-804-7.

PŘÍKOPA, Vojtěch. *Veřejnoprávní smlouvy koordinační*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2018, 149 s. ISBN 978-80-7400-559-6.

SVOBODA, Ivo. *Základy správního práva a veřejné správy*. 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 2008, 204 s. ISBN 978-80-87071-76-2.

ŠROMOVÁ, Eva. *Správní řízení od A do Z*. 3. aktualizované a doplněné vydání. Olomouc: ANAG, 2020, 568 s. ISBN 978-80-7554-259-5. Převzato z CODEXIS®, doplňku LIBERIS®.

WAGNEROVÁ, Eliška, ŠIMÍČEK, Vojtěch, LANGÁŠEK, Tomáš, POSPÍŠIL, Ivo a kol. *Listina základních práv a svobod*. Komentář. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2012, 931 s. ISBN 978-80-7357-750-6.

Odborná periodika:

LEGS.. Nová kategorizace pozemních komunikací. *Právní rozhledy*. 2014, č. 13-14, s. II.

PULKRÁBEK, Zdeněk. Veřejné užívání jako předmět soukromého subjektivního práva?. *Právní rozhledy*. 2009, č. 13, s. 457-461.

LEGS.. Úprava zpoplatnění pozemních komunikací. *Právní rozhledy*. 2018, č. 8, s. II.

DOBROVOLNÁ, Eva, KRÁLÍK, Michal. Nezbytnost posouzení podmínky nutnosti komunikační potřeby v případě veřejně přístupné účelové komunikace. *Bulletin advokacie*. 2017, č. 9, s. 46-49.

C. H. BECK. Krajské dálniční známky. *Právní zpravodaj*, 26. 5. 2015.

Právní předpisy:

Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších ústavních zákonů.

Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky, ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb.

Zákon č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vstupování v právních vztazích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 251/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Narizení vlády č. 240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném, ve znění narizení vlády č. 479/2020 Sb.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 306/2015 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 480/2020 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška Ministerstva financí č. 62/2001 Sb., o hospodaření organizačních složek státu a státních organizací s majetkem státu, ve znění vyhlášek č. 569/2006 Sb., č. 82/2016 Sb. a č. 54/2019 Sb.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášek č. 235/2017 Sb., č. 206/2018 Sb. a č. 180/2020 Sb.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 355/2006 Sb., o stanovení způsobu a podmínek registrace, provozu, způsobu a podmínek testování historických a sportovních

vozidel a způsobu a podmínek testování silničního vozidla, které je registrováno v registru silničních vozidel, ve znění vyhlášek č. 144/2012 Sb. a č. 163/2017 Sb.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) 1999/62 ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých infrastruktur těžkými nákladními vozidly.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) 2004/52 ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě systémů elektronického silničního mýtného ve Společenství.

Judikatura:

Nález Ústavního soudu ze dne 28. 6. 2005, sp. zn. Pl. ÚS 24/04, publikovaný ve Sbírce zákonů pod č. 327/2005 Sb.

Nález Ústavního soudu ze dne 9. 1. 2008, sp. zn. II. ÚS 268/06, publikovaný pod č. 2/2008 USn., Sběrka nálezů a usnesení ÚS, 48/2008.

Nález Ústavního soudu ze dne 19. 11. 2008, sp. zn. Pl. ÚS 14/07. Zdroj Codexis. Aktualizováno dne 24. 1. 2021.

Nález Ústavního soudu ze dne 17. 3. 2009, sp. zn. Pl. ÚS 24/08, publikovaný ve Sbírce zákonů pod č. 124/2009 Sb.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 7. 10. 2003, sp. zn. 22 Cdo 2191/2002. Zdroj Codexis. Aktualizace ke dni 22. 1. 2021.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 11. 2007, č. j. 6 Ans 2/2007-128, publikovaná pod č. 1486/2008 Sb. NSS, 3/2008.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 9. 2009, č. j. 9 As 20/2009-63. Zdroj Codexis. Aktualizace ke dni 6. 3. 2021.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 2. 2012, č. j. 8 As 58/2011-66. Zdroj Codexis. Aktualizace ke dni 6. 3. 2021.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 10. 2013 č. j.: 4 As 130/2013-23. Zdroj Codexis. Aktualizace ke dni 26. 2. 2021.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 3. 2017, č. j. 5 As 140/2014-85. Zdroj Codexis. Aktualizace ke dni 22. 1. 2021.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 11. 2015, č. j. 6 As 213/2015-14, publikovaný pod č. 3371/2016 Sb. NSS, 4/2016.

Usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 3. 2007, č. j. 3 Ao 1/2007-44, publikovaný pod č. 1276/2007 Sb. NSS, 8/2007.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 21. 2. 2006, sp. zn. 22 Cdo 1173/2005. Zdroj Codexis. Aktualizace ke dni 22. 1. 2021.

Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 14. 8. 2008, č. j. 30 Ca 212/2007-25. Zdroj ČERNÍNOVÁ, Michaela, ČERNÍN, Karel, TICHÝ, Michal. *Zákon o pozemních komunikacích*. Komentář. Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2015, str. 253.

Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 15. 5. 2014, č. j. 22 A 123/2012-22, publikovaný pod č. 3100/2014 ve Sb. NSS, 10/2014.

Internetové zdroje:

Portál epravo.cz

<https://www.epravo.cz/top/clanky/ucelove-pozemni-komunikace-stret-prava-verejneho-a-soukromeho-84182.html> (19. 12. 2020)

Oficiální stránky Ministerstva vnitra

<https://www.mvcr.cz/docDetail.aspx?docid=9853&docType=ART> (18. 02. 2021)

Oficiální stránky Ministerstva dopravy

<https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Uredni-deska/Opatreni-obecne-povahy-rozsireni-obecneho-uzivan?returl=/Ministerstvo/Uredni-deska> (22. 01. 2021)

<https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Ministerstvo/Vestniky-dopravy> (22. 01. 2021)

Oficiální stránky pro nákup elektronických dálničních známek (Státní fond dopravní infrastruktury)

https://edalnice.cz/jak-ji-koupit/index.html#/trading_places (20. 02. 2021)

Portál Parlamentní listy.cz

<https://www.parlamentnilisty.cz/zpravy/tiskovezpravy/CENDIS-Nezapomente-sundat-stare-dalnicni-znamky-kontrola-bude-uz-jen-elektronicky-652550> (04. 03. 2021)

Oficiální stránky Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky

<https://www.psp.cz/sqw/historie.sqw?T=202&O=7> (06. 03. 2021)

Oficiální stránky Slovenské správy ciest

<https://www.cdb.sk/sk/cdb-cestna-databanka/Spracovanie-udajov.alej> (06. 03. 2021)

<https://www.cdb.sk/sk/geoportal-CDB.alej> (06. 03. 2021)

<https://www.cdb.sk/sk/cdb-cestna-databanka.alej> (06. 03. 2021)

Ostatní:

Zřizovací listina Ředitelství silnic a dálnic ze dne 21. 2. 2020.

Opatření obecné povahy Ministerstva dopravy č. j.: 308/2019-120-SSU/19 ze dne 25. 1. 2020.

Sněmovní tisk 202 - Návrh Zastupitelstva Karlovarského kraje na vydání zákona, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

RESUME

This diploma thesis analyses all the individual institutes of public use of roads under the Czech effective law. For this reason the thesis is named “*Legal Aspects of Public Use of Roads*”. The main objective of it was to define public use as an opportunity to use the generally accessible material goods by prior unlimited scope of users. Such a usage has to correspond with essential purpose of these material goods. Further, it was intended to present recently effective amendment, which has changed the former legislation’s system as a whole. It relates to obligation of all the users to pay a fee for public use of determined roads on the territory of the Czech Republic. As well as mentioned above the other objective was to carry out the deficiency in effective legislation.

This diploma thesis is divided into six chapters, each focused on different topic. Initially it is defined the main concept, i. e. public use. This concept is subsequently incorporated into the object of the Act No. 13/1999 Coll. of roads, as amended. The thesis deals with two types of public use separately. These are the general public use and the special public use of roads. The differences and the similarities of them are described as well. However, the roads are not the only material goods, which could be used this way. Other objectives of public use could be water, forest, air and more. This diploma thesis also focuses on the public evidence of data gained from daily usage of roads and administrative decisions. At last, the offences committed within the public use of road are described.

In the course of writing this diploma thesis the latest scientific literature and thematic judicial decisions as well as relevant legislation were used. The legal conclusions are based on individual administrative decisions, which were provided by the authorized subjects, also by the Ministry of Transport. These sources are attached to this diploma thesis and in the framework of this topic constitute the essential materials in order to clarify and unify all the thesis’ objectives mentioned above.

PŘÍLOHY

Příloha č. 1

Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 18. 4. 2019, č. j.: 283/2019-120-SSU/6



Ministerstvo dopravy – Odbor pozemních komunikací

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Č. j.: 283/2019-120-SSU/6



ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací (dále jen „Ministerstvo dopravy“), jako věcně příslušný silniční správní úřad ve věcech dálnic podle § 40 odst. 2 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), rozhodlo podle § 24 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích takto:

Na základě žádosti společnosti [redacted]
(dále jen „žadatel“), zastoupené společností [redacted]
[redacted] podané dne 20. 3. 2019, se

- I. p o v o l u j e** částečná a úplná uzavírka dálnice D1 v souvislosti s akcí „D1 – modernizace, úsek 16, EXIT 119 Velký Beranov – EXIT 134 Měřín (1. a 2.A etapa)“, v rozsahu:
- a) současně (1) pravý provizorní jízdní pruh v km 119,928–120,430 vpravo a (2) pravý jízdní pruh a zpevněná krajnice v km 120,455–120,028 vlevo; 19. 4. 2019, 14:00–20:00 hod. (vložená etapa – přípravné práce); provoz bude veden v režimu 1/1,
 - b) levý a pravý pás dálnice mezi MÚK Velký Beranov (EXIT 119) a MÚK Měřín (EXIT 134); 19. 4. 2019, 20:00 hod.–20. 4. 2019, 10:00 hod. (snesení nadjezdu ev. č. D1-155); provoz bude veden po objízdě trase,
 - c) část pravého a levého pásu dálnice (změna přechodné úpravy provozu) – km 118,100–134,500 vpravo a km 134,500–118,600 vlevo; 20. 4. 2019, 10:00 hod.–22. 4. 2019, 14:00 hod.; provoz bude veden v režimu 1/1,
 - d) pravý jízdní pruh a zpevněná krajnice, resp. přídatný jízdní pruh v km 134,075–119,220 vlevo; 22. 4. 2019, 14:00 hod.–14. 7. 2019 (2.A etapa); provoz bude veden v provizorních jízdních pruzích v režimu 1/1+2,
- II. n a ř i z u j e** objížďka v návaznosti na uzavírku uvedenou v bodě I písm. b) výroku tohoto rozhodnutí s následující trasou (obousměrně): MÚK Velký Beranov (EXIT 119) – silnice II/353 (Velký Beranov) – silnice II/602 (Velký Beranov, Kamenice-Řehořov, Měřín) – silnice II/348 (Měřín) – MÚK Měřín (EXIT 134).

Stanovené podmínky:

1. Pomine-li důvod pro uzavírku dle písm. c) dříve než v uvedeném termínu, je žadatel oprávněn bezprostředně realizovat navazující část uzavírky.
2. Uzavírka nesmí být zahájena za povětrnostní situace, která může podstatně zhoršit nebo přerušit sjízdnost dálnice (§ 26 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích).



3. Organizace uzavírky bude projednána s dálničním oddělením Policie České republiky ve Velkém Beranově (s přihlédnutím k případným nehodám či jiným omezením v předmětném úseku).
4. Dopravní značení uzavírky a objížďky bude provedeno podle stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích vydaných:
 - a) Ministerstvem dopravy pod č. j. 82/2019-120-RD/5 dne 2. 4. 2019,
 - b) Magistrátem města Jihlavy pod č. j. MMJ/OD/51241/2019-SchH dne 10. 4. 2019,
 - c) Městským úřadem Velké Meziříčí pod č. j. DOP/55274/2019-krej /1755/2019 dne 10. 4. 2019,
 přičemž budou dodrženy v nich stanovené podmínky.
5. Za organizování a zabezpečení akce je odpovědnou osobou:
 - za zhotovení prováděných prací: [REDAKCE]
 - za dopravní značení: [REDAKCE]
6. Při provádění prací nesmí být ohrožena bezpečnost provozu na dálnici. Dopravní prostředky, strojní zařízení a osoby provádějící práce související s touto uzavírkou se budou po dálnici pohybovat v prostoru vymezeném uzavírkou.
7. Přesný čas zahájení a ukončení uzavírky oznámí žadatel Ministerstvu dopravy (uzavirky@mder.cz) a Národnímu dopravnímu informačnímu centru, tel. 596 663 550-3 (ndic@rsd.cz).
8. Doba uzavírky bude zkrácena na minimum. Práce budou prováděny s maximálním využitím pracovních sil a mechanizace. Termín ukončení uzavírky je závazný.

O d ů v o d n ě n í

Žadatel předložil dne 20. 3. 2019 prostřednictvím zmocněného zástupce žádost o povolení částečné uzavírky dálnice D1 z důvodu realizace stavby „D1 – modernizace, úsek 16, EXIT 119 Velký Beranov – EXIT 134 Měřín (1. a 2.A etapa)“. Výše uvedeným dnem bylo zahájeno řízení.

Podle § 24 odst. 2 písm. a), b) a d) zákona o pozemních komunikacích byla uzavírka projednána [REDAKCE]

Přechodná úprava provozu na dálnici D1 byla stanovena opatřením obecné povahy č. j. 82/2019-120-RD/5 dne 2. 4. 2019.

Ministerstvo dopravy posoudilo předloženou žádost doloženou příslušnými podklady a dospělo k závěru, že požadovanou uzavírku dálnice D1 lze provést ve výše uvedeném rozsahu a době trvání při splnění stanovených podmínek, aniž by byla ohrožena bezpečnost silničního provozu. Na základě výše uvedeného bylo rozhodnuto tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

P o u č e n í

Proti tomuto rozhodnutí mohou účastníci řízení v souladu s § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, podat rozklad k ministru dopravy cestou Ministerstva dopravy do 15 dnů od jeho doručení. Lhůta pro podání rozkladu se počítá ode dne následujícího

po doručení rozhodnutí. Podle § 24 odst. 4 zákona o pozemních komunikacích nemá podání rozkladu odkladný účinek.

V Praze 18. dubna 2019

- otisk úředního razítka -

Ing. Václav Krumphanzl v. r.
ředitel
Odbor pozemních komunikací

Rozdělovník

Účastníci řízení (§ 24 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích):

- [redacted]
-
-
-
-
-

Dotčené orgány (§ 24 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích):

- [redacted]

Na vědomí (§ 24 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích):

- [redacted]
-
-
-
-

Příloha č. 2

Seznam kiosků k nákupu tzv. elektronické dálniční známky

Název	GPS Latitude	GPS Longitude
Samoobslužný kiosk IS EDAZ - D1, směr Ostrava - 1	49.90489	18.30773
Samoobslužný kiosk IS EDAZ - D1, směr Ostrava - 2	49.90489	18.30773
Samoobslužný kiosk IS EDAZ - D2, směr Brno - 1	48.7279842	16.9826686
Samoobslužný kiosk IS EDAZ - D2, směr Brno - 2	48.7279842	16.9826686
Samoobslužný kiosk IS EDAZ - I/3, směr Č. Budějovice - 1	48.64926	14.45338
Samoobslužný kiosk IS EDAZ - D5, směr Praha - 1	49.64533	12.53163
Samoobslužný kiosk IS EDAZ - D5, směr Praha - 2	49.64533	12.53163
Samoobslužný kiosk IS EDAZ - D8, směr Praha - 1	50.71273	13.9693
Samoobslužný kiosk IS EDAZ - D8, směr Praha - 2	50.71273	13.9693
Samoobslužný kiosk IS EDAZ - D11, směr Praha - 1	50.1385406	15.6986667
Samoobslužný kiosk IS EDAZ - I/48, směr Frýdek-Místek - 1	49.76255	18.6087
Samoobslužný kiosk IS EDAZ - I/52, směr Brno - 1	48.78976	16.63639
Samoobslužný kiosk IS EDAZ - SFDI Praha	50.1075453	14.4913689

Zdroj: Jak koupit elektronickou dálniční známku?. Elektronická známka - eDalnice [online]. Copyright © 2021 [cit. 20.02.2021]. Dostupné z: https://edalnice.cz/jak-ji-koupit/index.html#/trading_places.

Příloha č. 3

Tabulky emisí a počtu zakoupených dvoudílných dálničních kupónů rozdělené také dle období jejich platnosti

Emise: 2018

Období	2018		
	Roční DK do 3,5 t	Měsíční DK do 3,5 t	Desetidenní do 3,5 t
11 / 2017	159 005	0	0
12 / 2017	603 253	23 630	54 945
1 / 2018	723 371	38 137	163 833
2 / 2018	539 917	25 562	173 408
3 / 2018	168 075	26 784	216 572
4 / 2018	117 730	33 834	252 009
5 / 2018	80 227	44 262	318 520
6 / 2018	58 085	64 890	309 982
7 / 2018	38 211	131 024	425 296
8 / 2018	27 161	102 695	465 809
9 / 2018	10 293	48 187	273 472
10 / 2018	876	61 810	290 871
11 / 2018	-4 518	45 631	263 234
12 / 2018	823	27 470	289 905
1 / 2019	165	2 739	115 783
2 / 2019	-108	-63	-36
3 / 2019	0	0	0
Celkem prodáno	2 522 566	676 592	3 613 003

2019

Období	2019		
	Roční DK do 3,5 t	Měsíční DK do 3,5 t	Desetidenní do 3,5 t
11 / 2018	184 463	0	0
12 / 2018	658 321	20 647	55 912
1 / 2019	725 417	38 384	179 742
2 / 2019	565 781	26 088	166 424
3 / 2019	166 067	27 852	198 745
4 / 2019	122 818	35 918	281 039
5 / 2019	77 434	35 239	280 248
6 / 2019	55 826	69 177	322 947
7 / 2019	41 553	123 897	451 114
8 / 2019	24 862	99 750	460 268
9 / 2019	9 709	55 874	309 348
10 / 2019	4 591	65 009	295 279
11 / 2019	-5 891	40 532	253 799
12 / 2019	156	31 905	311 383
1 / 2020	-598	5 533	109 107
2 / 2020	9	-32	-36
3 / 2020	0	0	0
Celkem prodáno	2 630 518	675 773	3 675 319

2020

Období	2020		
	Roční DK do 3,5 t	Měsíční DK do 3,5 t	Desetidenní do 3,5 t
11 / 2019	190 863	0	0
12 / 2019	655 774	28 591	68 269
1 / 2020	803 964	36 085	193 435
2 / 2020	563 634	25 167	170 652
3 / 2020	106 846	14 868	104 061
4 / 2020	63 124	10 231	60 075
5 / 2020	61 718	14 172	85 310
6 / 2020	73 033	39 628	162 940
7 / 2020	54 996	88 588	289 379
8 / 2020	24 698	91 803	353 029
9 / 2020	8 900	52 184	249 662
10 / 2020	4 386	41 833	143 665
11 / 2020	-8 265	40 409	141 442
12 / 2020	-35	31 959	133 219
1 / 2021	0	0	0
2 / 2021	0	0	0
3 / 2021	0	0	0
Celkem prodáno	2 603 616	515 518	2 155 038

Zpracováno: AutoMat Systémy s.r.o. - Menu [3333] Dálniční kupóny (do 3,5 t)

Stránka 1 z 1

Datum tisku: 14.01.2021 13:39

Zdroj: Informace poskytnuté Státním fondem dopravní infrastruktury na základě žádosti ve smyslu SvInf.

Příloha č. 4

Tabulky zakoupených tzv. elektronických dálničních známek rozdělené také dle období jejich platnosti, místa jejich prodeje a náročnosti vozidel na emise



Váš dopis značky / ze dne Č.j. Vyřizuje / telefon Praha dne
1881/SFDI/331069/5710/2021 Ing. S. Řebíčková +420266097203 1.3.2021

Věc: Žádost o informace dle zákona č. 106/1999 Sb.

V návaznosti na Vaši „Žádost o informace dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů“, doručenou dne 19. 2. 2021 a týkající se správy Evidence vozidel v systému časového zpoplatnění podle § 21c odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 227/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, Vám SFDI sděluje následující:

1) Počet vozidel v systému, pro která byl uhrazen poplatek s rozlišením úhrady časového poplatku na 1 rok, 30 dní a 10 dní včetně eko cen v období od 1. 12. 2020 do 31. 12. 2020:

Kategorie	Roční				30denní				10denní			
	e-shop	ČP + ČEPRO	kiosky	CELKEM	e-shop	ČP + ČEPRO	kiosky	CELKEM	e-shop	ČP + ČEPRO	kiosky	CELKEM
plněná cena	124 649	35 054	5	159 708	419	64	7	490	654	91	2	747
eko cena	1 837	256	-	2 093	12	1	-	13	14	2	1	17
CELKEM	126 486	35 310	5	161 801	431	65	7	503	668	93	3	764

Počet vozidel v systému, pro která byl uhrazen poplatek s rozlišením úhrady časového poplatku na 1 rok, 30 dní a 10 dní včetně eko cen v období od 1. 1. 2021 do 31. 1. 2021:

Kategorie	Roční				30denní				10denní				CELKEM kusů
	e-shop	ČP + ČEPRO	kiosky	CELKEM	e-shop	ČP + ČEPRO	kiosky	CELKEM	e-shop	ČP + ČEPRO	kiosky	CELKEM	
plněná cena	905 979	179 705	1 217	1 086 901	18 623	3 976	383	23 184	66 109	11 625	2 302	80 037	
eko cena	30 530	1 590	7	32 127	156	11	2	170	759	47	24	830	
CELKEM	936 509	181 295	1 224	1 119 028	18 779	3 987	385	23 354	66 868	11 672	2 326	80 867	

2) Počet vozidel v systému časového zpoplatnění, u nichž bylo oznámeno osvobození vozidla od zpoplatnění v období od 1. 12. 2020 do 31. 12. 2020 je 393 a v období od 1. 1. 2021 do 31. 1. 2021 je 19 017.

S pozdravem

Ing. Lucie Bartáková
ředitelka sekce pro správu
finančních zdrojů

Příloha: dle textu

Vážený pan
Filip Humpl



Příloha č. 5

Poskytnutá informace Státním fondem dopravní infrastruktury o počtu uhrazených časových poplatků za období 1. 12. 2020 do 12. 1. 2021



Váš dopis značky / ze dne Č.j. Vyřizuje / telefon Praha dne
1881/SFDI/331069/1487/2021 Ing. S. Řebíčková +420266097203 13.1.2021

Věc: Žádost o informace dle zákona č. 106/1999 Sb.

V návaznosti na Vaši „Žádost o informace dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů“, doručenou dne 8. 1. 2021 a týkající se správy Evidence vozidel v systému časového zpoplatnění podle § 21c odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 227/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, Vám SFDI sděluje následující:

1) Počet vozidel, pro které byl uhrazen časový poplatek v období od 1. 12. 2020 do 12. 1. 2021 podle § 21c odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích je následující:

roční časový poplatek	402 349 ks
třicetidenní časový poplatek	7 462 ks
desetidenní časový poplatek	31 715 ks.

2) Počet vozidel v systému časového zpoplatnění, u nichž bylo oznámeno osvobození vozidla od zpoplatnění v období od 1. 12. 2020 do 12. 1. 2021 podle § 21c odst. 1 písm. b) zákona o pozemních komunikacích je 2 384 oznámení o osvobození.

3) Počet vozidel, pro která byl uhrazen časový poplatek podle přechodní právní úpravy zákona o pozemních komunikacích, tj. před účinností zákona č. 227/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů je uveden v příloze tohoto dopisu. Přehled uhrazených časových poplatků je rozdělen na jednotlivé emise roku 2018, 2019 a 2020.

S pozdravem

Ing. Lucie Bartáková
ředitelka sekce pro správu
finančních zdrojů

Příloha: dle textu

Vážený pan
Filip Humpl



Státní fond dopravní infrastruktury, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9
Tel.: +420 266 097 298, fax: +420 266 097 520, certifikát ISO 9001:2016, e-mail: info@sfdi.cz, www.sfdi.cz

Zdroj: Informace poskytnutá Státním fondem dopravní infrastruktury na základě žádosti ve smyslu SvInf.

Příloha č. 6

Vzor dokladu vysokorychlostního kontrolního vážení

Doklad o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení

Dne v hod. bylo provedeno na (kategorie pozemní komunikace) v km
..... vysokorychlostní kontrolní vážení na váze
pro vysokorychlostní kontrolní vážení výrobce/typové označení
výrobního čísla, ověření tohoto stanoveného měřidla je platné
do

Byly zjištěny tyto údaje:

Státní poznávací značka vozidla nebo tažného vozidla soupravy:
Tovární značka a typ vozidla Rozlišovací značka státu:
Státní poznávací značka přípojného vozidla:
Tovární značka a typ vozidla Rozlišovací značka státu:

Provozovatel vozidla:

Název/jméno, popřípadě jména a příjmení 2):
Sídlo/místo pobytu 1), 2):
IČO/rodné číslo nebo datum narození 2):

Okamžitá hmotnost	Největší povolená hmotnost na nápravu	Překročeno o ... tj. ... % připadající na nápravu
Č. 1 kg	..... kg	..... kg
Č. 2 kg	..... kg	..... kg
Č. 3 kg	..... kg	..... kg
Č. 4 kg	..... kg	..... kg
Č. 5 kg	..... kg	..... kg
Č. 6 kg	..... kg	..... kg

Okamžitá hmotnost	Největší povolená hmotnost na sk. náprav	Překročeno o ... tj. ... % připadající na sk. náprav
Č. 1 kg	..... kg	..... kg
Č. 2 kg	..... kg	..... kg
Č. 3 kg	..... kg	..... kg
Č. 4 kg	..... kg	..... kg
Č. 5 kg	..... kg	..... kg
Č. 6 kg	..... kg	..... kg

Okamžitá hmotnost	Největší povolená hmotnost vozidla	Překročeno o ... tj. ... % vozidla
..... kg	..... kg	..... kg

Fotodokumentace z místa provedení vysokorychlostního kontrolního vážení:

Fotografie vozidla nebo tažného vozidla soupravy a jeho státní poznávací značky:
Fotografie přípojného vozidla a jeho státní poznávací značky:
Vysokorychlostní kontrolní vážení provedl (označení vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřené osoby nebo kraje, zajišťuje-li vážení, nebo jím pověřené osoby):

Osoba vydávající tento doklad (jméno, popřípadě jména, příjmení, a podpis oprávněné osoby vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřené osoby nebo kraje, zajišťuje-li vážení, nebo jím pověřené osoby): Podpis:

Doklad o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení vyhotoven dne v hod.

Zdroj: Příloha č. 10 vzor 2 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Příloha č. 7

Vzor vážního lístku vysokorychlostního kontrolního vážení

Vážní lístek z vysokorychlostního kontrolního vážení

Dne v hod. bylo provedeno na (kategorie a číslo pozemní komunikace) v km vysokorychlostní kontrolní vážení na váze pro vysokorychlostní kontrolní vážení výrobce/typové označení výrobního čísla ověření tohoto stanoveného měřidla je platné do

Byly zjištěny tyto údaje:

Státní poznávací značka vozidla nebo tažného vozidla soupravy:
Továrni značka a typ vozidla Rozlišovací značka státu:
Státní poznávací značka přípojného vozidla:
Továrni značka a typ vozidla Rozlišovací značka státu:

Okamžitá hmotnost připadající na nápravu	Největší povolená hmotnost na nápravu	Překročeno o tj. ... %
Č. 1 kg	..... kg	..... kg
Č. 2 kg	..... kg	..... kg
Č. 3 kg	..... kg	..... kg
Č. 4 kg	..... kg	..... kg
Č. 5 kg	..... kg	..... kg
Č. 6 kg	..... kg	..... kg

Okamžitá hmotnost připadající na sk. náprav	Největší povolená hmotnost na sk. náprav	Překročeno o tj. ... %
Č. 1 kg	..... kg	..... kg
Č. 2 kg	..... kg	..... kg
Č. 3 kg	..... kg	..... kg
Č. 4 kg	..... kg	..... kg
Č. 5 kg	..... kg	..... kg
Č. 6 kg	..... kg	..... kg

Okamžitá hmotnost vozidla	Největší povolená hmotnost vozidla	Překročeno o tj. ... %
..... kg	..... kg	..... kg

Fotodokumentace z místa provedení vysokorychlostního kontrolního vážení:

Fotografie vozidla nebo tažného vozidla soupravy a jeho státní poznávací značky:
Fotografie přípojného vozidla a jeho státní poznávací značky:

Vysokorychlostní kontrolní vážení provedl (označení vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřené osoby nebo kraje, zajišťuje-li vážení, nebo jím pověřené osoby):

Osoba vydávající tento vážní lístek (jméno popřípadě jména, příjmení, a podpis oprávněné osoby vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřené osoby nebo kraje, zajišťuje-li vážení, nebo jím pověřené osoby):

..... Podpis:

Vážní lístek o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení vyhotoven dne v hod.

Zdroj: Příloha č. 10 vzor 3 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Příloha č. 8

Vzor dokladu nízkorychlostního kontrolního vážení

Doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení

Dne v hod. bylo provedeno na (kategorie pozemní komunikace, kontrolní stanoviště) v místě nízkorychlostní kontrolní vážení na vahách výrobce/typové označení výrobního čísla ověření tohoto stanoveného měřidla je platné do

Byly zjištěny tyto údaje:

Jméno, popřípadě jména a příjmení řidiče: Datum narození:
Místo pobytu 1): Státní příslušnost:
Státní poznávací značka vozidla:
Tovární značka a typ vozidla Rozlišovací značka státu:
Stav počítadla ujetých kilometrů vozidla:

Provozovatel vozidla:
Název/jméno, popřípadě jména a příjmení 2):
Sídlo/místo pobytu 1), 2):
IČO/rodné číslo nebo datum narození 2):

Odesílatel nákladu:
Název/jméno, popřípadě jména a příjmení 2):
Sídlo/místo pobytu 1), 2):
IČO:

Evidenční označení povolení zvláštního užívání (bylo-li vydáno)

Okamžitá hmotnost	Největší povolená hmotnost na nápravu	Překročeno o ... tj. ... % připadající na nápravu
Č. 1 kg	..... kg	..... kg
Č. 2 kg	..... kg	..... kg
Č. 3 kg	..... kg	..... kg
Č. 4 kg	..... kg	..... kg
Č. 5 kg	..... kg	..... kg
Č. 6 kg	..... kg	..... kg

Okamžitá hmotnost	Největší povolená hmotnost na sk. náprav	Překročeno o ... tj. ... % připadající na skupinu náprav
Č. 1 kg	..... kg	..... kg
Č. 2 kg	..... kg	..... kg
Č. 3 kg	..... kg	..... kg
Č. 4 kg	..... kg	..... kg
Č. 5 kg	..... kg	..... kg
Č. 6 kg	..... kg	..... kg

Okamžitá hmotnost	Největší povolená hmotnost vozidla	Překročeno o ... tj. ... % vozidla
..... kg	..... kg	..... kg

Zjištěné rozměry vozidla včetně nákladu

Překročeno:

Kontrolní vážení provedl (jméno, popřípadě jména a příjmení):

..... Podpis:

Kontrolního vážení se účastnil: (jméno, popřípadě jména a příjmení příslušného zástupce vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřené osoby nebo kraje, zajišťuje-li vážení, nebo jím pověřené osoby):

..... Podpis:

Vyjádření řidiče vozidla k obsahu dokladu:

Podpis řidiče a potvrzení převzetí jednoho výtisku dokladu:

Doklad o provedeném nízkorychlostním kontrolním vážení vyhotoven dne
v hod.

Zdroj: Příloha č. 10 vzor 1 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Příloha č. 9

Rozhodnutí Ministerstva dopravy o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací

MINISTERSTVO DOPRAVY

Odbor pozemních komunikací

Čj.: 11511
Č. účtu: 3711-22027001/0710
Správní poplatek: 4 500 Kč
V Praze dne: 25.03.2020
Vyřizuje: Ing. Kovářová
☎: +420225131305
E-mail: zdenka.kovarova@mdcz.cz

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy jako příslušný silniční správní úřad podle § 40 odst. 2 písm. c) a d) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“),

p o v o l u j e

podle § 25 odst. 6 písm. a) a b) zákona o pozemních komunikacích

žadatel: 

zvláštní užívání pozemních komunikací pro přepravu zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy [vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel (dále jen „vyhláška č. 209/2018 Sb.“)], není-li umožněno opatřením obecné povahy podle § 24b zákona o pozemních komunikacích, a užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla silničními motorovými vozidly, jejichž nejvyšší povolená rychlost je nižší, než stanoví zvláštní právní předpis – zákon 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“).

Údaje o předmětu přepravy, podmínky přepravy:

Náklad (druh, hmotnost) :	technologické zařízení + příslušenství	21,74. t
Podvozek (typ, RZ, hmotnost) :	Nooteboom	9,80. t
Tahač (typ, RZ, hmotnost) :	Volvo	8,46. t
Souprava - celková délka :	22,00..... m	včetně postrku :XXXX..... m
max. šířka :	3,20..... m	
max. výška :	4,50..... m	
okamžitá hmotnost: ..	40,00..... t	včetně postrku :XXXX..... t
zatížení jedn.náprav:	nepřekročí povolené limitní hodnoty (§ 5 odst. 1 vyhlášky)..... t	
rozvor náprav :	3,20 – 1,40 – 7,20 – 2 x 1,36..... m	
počet náprav/kol :	3/8+3/12..... ks	min.paloměr otáčení :

Termín přepravy: 26.03.2020 – 25.04.2020

Přepravní trasa: Jirkov - Náchod, státní hranice

Jirkov, stavba- I/13 Chomutov- I/7- D7- I/7 Postoloprty (mimo)- Louny (mimo)- Panenský Týnec (mimo)- I/16 Slaný (mimo)- Velvary (mimo)- nájezd na D8 Exit 18- D8 Praha (Cínovecká, Kbelská, Novopacká, D0, Olomoucká)- D11- D11 Exit 90- I/11 Hradec Králové- I/33 Jaroměř- Česká Skalice (mimo)- **Náchod**, státní hranice

- Souprava bude vybavena příslušným obrysovým a výstražným osvětlením, které bude při jízdě v činnosti.
- Náklad nebude přepravován za snížené viditelnosti způsobené zhoršenými povětrnostními podmínkami nebo špatné sjízdnosti vozovek.
- **Přeprava bude uskutečněna až po zjištění, že trasa umožňuje bezpečný průjezd.**
- **Přeprava územím hlavního města Prahy:** je povolena bez časového omezení.

Zdroj: Informace poskytnutá Ministerstvem dopravy na základě žádosti ve smyslu SvInf.

Příloha č. 10

Podmínky k rozhodnutí o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací

Další podmínky přepravy:

1. Před uskutečněním přepravy je uživatel povinen prověřit navrhovanou trasu po stránce šířkového a výškového uspořádání, včetně nadzemního vedení (trolej, el. vedení a pod.), včetně poloměrů oblouků a tím předejít případným škodám.
2. Je-li trasa přepravy vedena po místní komunikaci, uživatel je povinen zažádat o souhlas příslušný správní úřad (ust. §40, odst. 5, písm. c) zákona č. 13/1997 Sb.)
3. Uživatel ručí za veškeré škody způsobené jak na majetku silniční správy, tak i na majetku třetích osob. Jakékoliv poškození silničního majetku a zařízení cizích organizací je nutno neprodleně hlásit příslušnému správci.
4. Při přepravě se uživatel postará na svůj náklad o zajištění bezpečnosti jízdy (např. o posyp kluzkých vozovek).
5. Přeprava musí být prováděna tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost ostatního silničního provozu.
6. V případě, že na stanovené trase je provedena uzavírka silnice, případně jiná překážka silničního provozu, o které nebyl silniční správní úřad předem informován, je uživatel povinen změnu trasy projednat s příslušným vlastníkem komunikace.
7. Překračuje-li celková hmotnost soupravy (vozidla) 60 tun a dotýká-li se povolená přeprava železnice, je uživatel povinen vyžádat si souhlas k přepravě od příslušného drážního úřadu.
8. Přesahuje-li výška transportu při průjezdu přes elektrifikovanou trať ČD a.s. mez stanovenou dopravní značkou, nebo při průjezdu městy s trolejovým el. vedením výška transportu neodpovídá bezpečné průjezdnosti, je uživatel povinen projednat postup přepravy s příslušným správcem vedení a řídit se jeho pokyny.
9. **Přejíždění mostů:** Překračuje-li souprava (vozidlo) dle vyhl.č. 209/2018 Sb., pouze rozměry - je přejezd upraven ustanoveními vyhl.č. 294/2015 Sb. Tyká-li se překročení měř i hmotností, potom
 - a. nepřesahuje-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) zatížitelnost mostu (příp. uvedenou na dopravní značce B 13), lze most přejet bez zvláštních opatření,
 - b. je-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) vyšší než normální zatížitelnost (příp. údaj na dopravní značce B 13), ale maximálně rovna výhradní zatížitelnosti mostu (dodatková tabulka č. E 5), lze most přejet jako jediné vozidlo střídem vozovky s vyloučením ostatního provozu na mostě, není-li v příloze tohoto rozhodnutí stanoveno jinak,
 - c. je-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) vyšší než údaj výhradní zatížitelnost mostu, povoluje se přejezd individuálně a stanoví se zvláštní podmínky,
 - d. použití postrků na mostě není dovoleno, postrkové vozidlo může most přejíždět pasivně zapojeno v soupravě.
10. V případech, kdy přepravou nadměrného nákladu (vozidla) může být ohrožena bezpečnost a plynulost silničního provozu, žadatel předem projedná případnou asistenci Policie ČR s příslušným útvarem.
11. Přeprava nesmí být prováděna v obdobích zvlášť stanovených § 43 zák. č. 361/2000 Sb.
12. Přesahuje-li max. šířka soupravy 5,45 m - nutno s harmonogramem přepravy seznámit i všechny pracovníky pověřené MD k výkonu této činnosti, jejichž územím přeprava projíždí.
13. Za dodržení podmínek uvedených v technickém průkazu vozidla zodpovídá provozovatel vozidla (řidič) a toto povolení nenahrazuje výjimku z technické způsobilosti vozidla.
14. Řidič těžného vozidla nebo vedoucí transportu musí mít u sebe originál tohoto povolení, nebo povolení digitálně podepsané, doklad o hmotnosti nákladu a na vyzvání orgánů k tomuto zmocněných jej při kontrole předložit.
15. Nepřepravovat za mlhy nebo snížené viditelnosti způsobené vlivem špatných povětrnostních podmínek a špatné sjezdnosti vozovek (v zimním období).
16. **Podmínky přejezdu po dálnici a silnici pro motorová vozidla:** Na dálnici a silnici pro motorová vozidla je posádka soupravy povinna umožnit bezpečné předjíždění ostatních vozidel. V případě, že se souprava stane nepojízdnou pro technickou závadu nebo havárii, dopravce zajistí její odstranění z jízdního pásu dálnice nebo silnice pro motorová vozidla nejpozději do 12 hodin od okamžiku vzniku nepojízdného stavu soupravy. Při projíždění úseků s obousměrným provozem v místech částečných uzavírek musí řidič soupravy umožnit bezpečné míjení protijedoucích vozidel a v případech přejíždění přes přejezdy středního dělicího pásu dálnice nebo silnice pro motorová vozidla v místech objízdek zajistit bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu.
17. **Podmínky přejezdu po silniční síti II. a III. tř.** jsou stanoveny v jednotlivých souhlasích vlastníků a žadatel je povinen se s nimi před přepravou seznámit a pokud vlastníky vyžaduje informaci o přepravě, tuto jim poskytnout v časovém termínu jím stanoveném – další informace na: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Preprava-nadmernych-a-nadrozmernych-nakladu>
18. Pokud je trasa přepravy vedena tunely na dálnici D8, je žadatel povinen předem průjezd soupravy odsouhlasit s Dálničním oddělením PCR Řehlovice, tel.: 725846199.
19. Přepravu tunely na Pražském okruhu D0, nahlásí žadatel dispečinku Policie ČR (974 825 630 a 974 825 633) v případech, jestliže souprava přesáhne max. výšku 4,30 m - pokud není průjezd povolen, je možné v době od 20.00 do 05.00 hod. projíždět zónou zákazu vjezdu nákladních vozidel nad 12 tun (dopr. značka B4) v trase Barrandovský most – Jižní spojka v obou směrech.
20. Místa pro plánované odstavení soupravy během přepravy (nebo nakládky či vykládky nákladu) bude mít žadatel předem vypočítané s ohledem na ustanovení § 25 zák. č. 361/2000 Sb. a předem odsouhlasené vlastníkem komunikací.

Odůvodnění: Rozhodnutí o povolení přepravy výše uvedeného nákladu (vozidla) po trase, uvedené ve výroku, se vydává na základě žádosti. Přeprava je možná pouze za dodržení podmínek uvedených ve výroku tohoto rozhodnutí.

Poučení: Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad do 15 dnů od jeho doručení ministru dopravy, (§ 152 zák. č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů) prostřednictvím Odboru pozemních komunikací Ministerstva dopravy, nábr. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1.

Ing. Zdeňka Kovářová
oprávněná úřední osoba
Odbor pozemních komunikací



Žadatel se vzdává - nevzdává možnosti odvolání a rozhodnutí nabývá právní moci dnem převzetí.

.....
Podpis žadatele a datum převzetí

Zdroj: Informace poskytnutá Ministerstvem dopravy na základě žádosti ve smyslu SvInf.

Příloha č. 11

Odpověď Ministerstva dopravy na žádost o poskytnutí informací



Ministerstvo dopravy



Filip Humpl



Odpověď k žádosti ze
dne:
08.01.20201

Č. j.:/Sp. zn.:/Typ
MD-586/2021-072/3
MD/586/2021/072

Vyřizuje/Útvar
Bc. Lukáš Gažda
072 – Odbor komunikace

Datum
Praha
25.01.2021

Věc: **Odpověď na žádost o poskytnutí informace**

Vážený pane Humple,

dne 08. 01. 2021 obdrželo Ministerstvo dopravy, Odbor komunikace, prostřednictvím držitele poštovní licence Vaši žádost o informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „InfZ“). V žádosti požadujete následující informace cit.: „1) Údaj o počtu rozhodnutí o omezení obecného užívání pozemních komunikací evidovaných v Centrální evidenci pozemních komunikací podle § 29a odst. 1 písm. b) zákona o pozemních komunikacích, a to za období roků 2018 až 2020 (včetně), tj. statistický údaj. 2) Libovolné anonymizované kopie rozhodnutí (opatření obecné povahy) o omezení obecného užívání pozemních komunikací ad 1), a to 1x z roku 2018, nebo 2019 a 1x z roku 2020. 3) Údaj o počtu rozhodnutí o povolení zvláštního užívání dálnic, silnic a místních komunikací podle § 29a odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, a to za období roků 2018 až 2020 (včetně), tj. statistický údaj. 4) Libovolné anonymizované kopie rozhodnutí o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací ad 3), a to 1x povolení zvláštního užívání dálnic z roku 2018, či 2019 a 1x z roku 2020 a 1x povolení zvláštního užívání místních komunikací z roku 2018, či 2019 a 1x z roku 2020.“

K vašim dotazům v bodech 1 a 3 uvádíme, že centrální evidence pozemních komunikací zatím není provozována, ačkoli se podle § 29a zákona č. 13/1997, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, předpokládá, že ji Ministerstvo dopravy nebo jím pověřená osoba vede. Podle § 29a odst. 9 téhož zákona způsob předávání údajů do Centrální evidence pozemních komunikací, jejich druh, rozsah a formát, způsob vedení Centrální evidence pozemních komunikací, způsob a rozsah zveřejnění údajů vedených v této evidenci stanoví prováděcí právní

Ministerstvo dopravy
nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
IČ: 660 03 008

ID datové schránky: n75aau3
e-mail: posta@mdcr.cz
tel. +420 225 131 111

1

předpis. Takový prováděcí právní předpis však zatím nebyl vydán, a proto nelze žádosti v této části vyhovět.

Ministerstvo dopravy je silničním správním úřadem pouze pro dálnice. K získání požadovaného statistického údaje by však bylo zapotřebí získat také data od všech silničních správních úřadů, tj. od krajských úřadů (silnice I. třídy), obecních úřadů obcí s rozšířenou působností (silnice II. a III. třídy a veřejně přístupné účelové komunikace), obecních úřadů (místní komunikace) a újezdních úřadů (újezdy).

Samo Ministerstvo dopravy, jako silniční správní úřad pro dálnice, si nevede statistiky o počtu vydaných rozhodnutí za jednotlivé roky, neboť mu to žádný zákon neukládá. Pokud by Vaše požadavky následně směřovaly ke zjištění takového údaje, bylo by jeho zjištění zpoplatněno v souladu s § 17 odst. 1 InfZ, neboť by se jednalo o rozsáhlé vyhledávání dříve neshromážděných informací. Rozsah a tedy i cenu nelze v tuto chvíli předjímat.

K Vaším studijním potřebám Vám proto zasíláme alespoň rozhodnutí požadovaná v bodech 2 a 4, náhodně vybraná podle Vaší specifikace (1x rozhodnutí o omezení obecného používání dálnice uzavírkou za rok 2019 a 1x za rok 2020, 1x rozhodnutí o povolení zvláštního užívání dálnice za rok 2019 a 1x za rok 2020 – nadměrný náklad).

S pozdravem

Mgr. Jakub Stadler
ředitel
Odbor komunikace

Počet příloh: 5

Ministerstvo dopravy
nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
IČ: 660 03 008

ID datové schránky: n75aa03
e-mail: posta@mdcr.cz
tel. +420 225 131 111

Elektronický podpis - 25.1.2021
Controllér autora podpisu :
Jméno: Mgr. Jakub Stadler
Vydání: PostSignum Qualified C...
Platnost do : 8.12.2021 10:27:27-000 +01:00

Zdroj: Informace poskytnutá Ministerstvem dopravy na základě žádosti ve smyslu SvInf.