

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA PRÁVNICKÁ

Diplomová práce

**VEŘEJNÉ UŽÍVÁNÍ POZEMNÍCH
KOMUNIKACÍ**

Klára Opavová

Plzeň

2022

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2021/2022

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Klára OPAVOVÁ**
Osobní číslo: **R17M0226P**
Studijní program: **M6805 Právo a právní věda**
Studijní obor: **Právo**
Téma práce: **Veřejné užívání pozemních komunikací**
Zadávající katedra: **Katedra správního práva**

Zásady pro vypracování

Úvod

1. Veřejné užívání
2. Pozemní komunikace
3. Obecné užívání pozemních komunikací
4. Zvláštní užívání pozemních komunikací
5. Přestupky

Závěr

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

Seznam doporučené literatury:

- Černínová, M., Černín, K., Tichý, M.: Zákon o pozemních komunikacích. Komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2015, 528 s. ISBN: 978-80-7478-652-5.
- Fastr, P., Čech, J.: Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a se souvisejícími předpisy. 11. vydání. Praha: Linde, 2012, 230 s. ISBN: 978-80-7201-876-5.
- Hendrych, D. a kol. Správní právo. Obecná část. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, 600 s. ISBN 978-80-7400-624-1.
- Jemelka, L., Pondělíčková, K., Bohadlo, D.: Správní řád. Komentář. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, 1048 s. ISBN 978-80-7400-751-4.
- Kočí, R. Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů. 6. vydání. Praha: Leges, 2018, 464 s. ISBN: 978-80-7502-267-7.
- Kopecký, M. Správní právo. Obecná část. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, 576 s. ISBN 978-80-7400-820-7.

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

Datum zadání diplomové práce: **28. června 2021**
Termín odevzdání diplomové práce: **31. března 2022**



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



Prof. JUDr. Martin Kopecký, CSc.
vedoucí katedry

V Plzni dne 4. října 2021

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci na téma „Veřejné užívání pozemních komunikací“ vypracovala samostatně. Veškerou použitou literaturu a další zdroje jsem řádně zpracovala v poznámkách pod čarou a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

V Tachově dne 30. 3. 2022

Klára Opavová

Poděkování:

Tímto bych ráda poděkovala JUDr. Janě Balounové, Ph.D., vedoucí mé diplomové práce, za cenné rady, připomínky a za odborné vedení a pomoc při zpracování této práce.

Obsah

Úvod	1
1. Veřejné užívání	2
1.1 Předmět veřejného užívání.....	3
1.2 Veřejné užívání a vlastnictví.....	3
1.3 Subjekty veřejného užívání.....	4
1.4 Ochrana veřejného užívání.....	4
1.5 Druhy veřejného užívání.....	5
1.5.1 Obecné veřejné užívání	5
1.5.2 Zvláštní veřejné užívání	6
2. Pozemní komunikace	8
2.1 Kategorie pozemních komunikací.....	8
2.1.1 Zařazování pozemních komunikací do kategorií a tříd a jejich změny.....	9
2.1.2 Dálnice.....	11
2.1.3 Silnice	12
2.1.4 Místní komunikace.....	13
2.1.5 Účelové komunikace	15
2.1.5.1 Veřejně přístupná účelové komunikace.....	16
2.1.5.2 Veřejně nepřístupná účelová komunikace.....	22
2.2 Vlastnictví pozemních komunikací	23
2.2.1 Pozemní komunikace jako součást pozemku a jako samostatná věc v právním smyslu	24
3. Obecné užívání pozemních komunikací.....	27
3.1 Nepovolené činnosti související s užíváním pozemních komunikací.....	28
3.1.1 Znečištění a poškození pozemních komunikací.....	29
3.1.2 Další zakázané činnosti na pozemních komunikacích	29
3.1.3 Zákaz odstavovat technicky nezpůsobilé silniční vozidlo.....	30
3.2 Omezení obecného užívání pozemních komunikací	30
3.2.1 Omezení obecného užívání uzavírkami a objížd'kami	30
3.2.2 Omezení vjezdu některých vozidel	33
3.2.3 Pevné překážky.....	34
3.2.4 Dočasný zákaz stání nebo zastavení silničních vozidel.....	35
3.3 Rozšíření obecného užívání.....	37
3.4 Zpoplatnění obecného užívání pozemní komunikace	38
3.4.1 Časový poplatek.....	39
3.4.2 Mýtné	41
3.4.3 Zpoplatnění spojené s užitím místních komunikací v obcích	43

4. Zvláštní užívání pozemních komunikací	44
4.1 Řízení o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací.....	44
4.2 Odnětí a změna povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací.....	46
4.3 Druhy zvláštního užívání pozemních komunikací	46
<i>4.3.1 Přeprava zvlášt' těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání nadrozměrných vozidel</i>	<i>47</i>
<i>4.3.2 Užití pozemních komunikací příliš pomalými motorovými vozidly</i>	<i>48</i>
<i>4.3.3 Statické zábory pozemních komunikací</i>	<i>49</i>
<i>4.3.4 Umíst'ování a provozování reklamních zařízení</i>	<i>49</i>
<i>4.3.5 Umístění inženýrských sítí a jiných nadzemních nebo podzemních vedení v silničním pozemku, na něm a na mostních objektech</i>	<i>51</i>
<i>4.3.6 Pořádání sportovních, kulturních, náboženských, zábavních a podobných akcí</i>	<i>52</i>
<i>4.3.7 Užití pozemní komunikace pásovými vozidly Armády České republiky a historickými vozidly.....</i>	<i>52</i>
<i>4.3.8. Užití pozemních komunikací samojízdnými pracovními stroji a přípojnými vozidly traktorů, které nemají schválenou technickou způsobilost</i>	<i>53</i>
5. Přestupky	54
5.1 Znaký přestupku.....	54
<i>5.1.1 Formální obecné znaky přestupku</i>	<i>55</i>
<i>5.1.2 Formální typové znaky přestupku</i>	<i>56</i>
<i>5.1.3 Materiální znak přestupku</i>	<i>57</i>
5.2 Přestupky podle zákona o pozemních komunikacích.....	57
<i>5.2.1 Skutkové podstaty přestupků dle zákona o pozemních komunikacích.....</i>	<i>59</i>
<i>5.2.2 Kauce</i>	<i>60</i>
<i>5.2.3 Zabránění v jízdě.....</i>	<i>62</i>
Závěr	64
Seznam použitých zdrojů	66
Resumé.....	70

Úvod

Stěžejním tématem této diplomové práce je institut veřejného užívání pozemních komunikací, se kterým se na denní bázi setkává každý z nás, ať už při cestě automobilem do práce, do školy, na nákup nebo jen při obyčejné procházce. Pojem veřejného užívání pozemních komunikací se zdá být veřejností velmi opomíjeným, neboť většina lidí ani neví, co vše se pod ním skrývá a co vše zahrnuje. Přesto se jedná o velmi významný institut, jenž nám umožňuje užívání věcí, konkrétně tedy pozemních komunikací, které nevlastníme.

Tato diplomová práce je rozdělena do pěti hlavních kapitol snažících se postihnout problematiku užívání pozemních komunikací a přiblížit ji. První kapitola této diplomové práce bude věnována obecně institutu veřejného užívání, přičemž v této kapitole bude vymezen jeho předmět, subjekty, ochrana ale i dělení, které je nezbytné znát.

Druhá kapitola se bude zabývat pozemními komunikacemi, jakožto předmětem zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, který je hlavním a klíčovým předpisem zabývajícím se veřejným užíváním pozemních komunikací. Druhá kapitola se zaměří na vymezení pojmu pozemních komunikací, jejich rozdělení do kategorií, stručnou charakteristiku a vzájemné odlišnosti.

Třetí kapitola bude zaměřená již na samotné veřejné užívání pozemních komunikací, a to konkrétně na užívání obecné. Kapitola třetí se bude snažit přiblížit, co je pod pojmem obecného užívání pozemních komunikací rozuměno, jakým způsobem se dá omezit či rozšířit a které činnosti jsou na pozemních komunikacích v rámci obecného užívání zakázány.

Kapitola čtvrtá se bude věnovat zvláštnímu užívání pozemních komunikací, v jejímž rámci bude vymezen pojem zvláštního užívání pozemních komunikací. Kromě vymezení samotného pojmu zvláštního užívání pozemních komunikací také bude rozebráno řízení o povolení ke zvláštnímu užívání a případné odnětí či změna již vydaného povolení. Pozornost bude zaměřena také na způsoby zvláštního užívání, tj. jaké činnosti jsou zvláštním užíváním pozemních komunikací dle zákona.

V páté kapitole, která je taktéž kapitolou poslední bude věnována pozornost přestupkům, které mohou být na úseku pozemních komunikací spáchány.

Cílem této diplomové práce je přiblížit pojem veřejného užívání pozemních komunikací, provést analýzu jeho fungování a poskytnout ucelený přehled o dané problematice.

1. Veřejné užívání

Pojem veřejného užívání je velmi zásadním pro celou diplomovou práci, a proto je nutné ho na začátku vymežit.

Veřejné užívání je institutem správního práva, tedy práva veřejného, který svým významem značně zasahuje i do oblasti práva soukromého. V odborné literatuře se o veřejném užívání pojednává, jako o jedné z hraničních oblastí, kde se veřejné a soukromé právo stýkají. Institut veřejného užívání měl své významné místo v našem právním řádu mnoho let, než došlo k jeho potlačení ve 2. polovině 20. století v důsledku panujícího socialistického režimu, především kvůli omezení vlastnických práv, a tedy i jejich střetu s právy uživacími.¹

Samotný pojem veřejného užívání nemá legální definici, ale můžeme o něm říct, že jde o „*Užívání všeobecně přístupných materiálních statků, které odpovídá jejich účelovému určení, předem neomezeným okruhem uživatelů.*“² Podobnou definici jako je tato užívá i Pomahač, který veřejné užívání charakterizuje jako „*Účelově vázané používání všeobecně přístupných materiálních statků předem neomezeným okruhem uživatelů.*“³ Z uvedených definic vyplývá, že k tomu, abychom mohli mluvit o veřejném užívání, je nutné naplnění několika jeho charakteristických znaků. Prvním z těchto znaků je, že užívaný materiální statek je všeobecně přístupný. Druhým znakem je, že užívání tohoto statku odpovídá jeho účelovému určení, tedy že tento statek je užíván v souladu s účelem, pro který byl vytvořen. Posledním z definičních znaků veřejného užívání je, že užívání musí být možné předem neomezeným okruhem uživatelů, což zjednodušeně řečeno znamená, že nikdo nesmí být z veřejného užívání předem vyloučen. Naplněním těchto třech znaků dochází k tomu, že se jedná o veřejné užívání.

Veřejné užívání můžeme dle odborné literatury dělit na užívání obecné a užívání zvláštní, přičemž hlavním rozdílem, který mezi nimi můžeme spatřovat, je způsob vzniku oprávnění k užívání daného předmětu veřejného užívání, ale také ve způsobu jejich užívání či v okruhu jejich subjektů. U rozdělení veřejného užívání na obecné a zvláštní je nutno podotknout, že ne všechny materiální statky, které jsou všeobecně přístupné musí mít oba režimy. Tam, kde lze užívat jak obecně, tak zvláštně, mluvíme o tzv. dualismu veřejného užívání.

¹ STAŠA, J. *Veřejné užívání*. In: HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část. 9. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2016, str. 219.

² Tamtéž.

³ POMAHAČ, R. In: PRŮCHA, P., POMAHAČ, R. *Lexikon - Správní právo*. Ostrava: Sagit, 2002, str. 579

Třetím druhem veřejného užívání je dle odborné literatury užívání veřejných ústavů. V teorii je veřejný ústav řazen mezi tzv. vykonavatele veřejné správy.⁴ „*Veřejný ústav je souhrnem věcných a osobních prostředků, s nimiž tento nositel disponuje za účelem trvalé služby veřejného významu.*“⁵ Veřejný ústav může zřídit buďto stát, orgán státu nebo veřejnoprávní korporace, která následně utváří jeho vůli, kdy veřejnoprávní korporace nedisponuje autonomií v rámci samosprávy.⁶ Uživatelé veřejných ústavů se nazývají destinatáři, a tito uživatelé by se měli nacházet v rovném postavení. Destinatáři musejí být příslušníky určité komunity, např. střední školy, aby mohli veřejný ústav užívat. Vznik oprávnění k užívání veřejného ústavu vzniká zejména ze správního aktu nebo případně z jiného právně významného úkonu.⁷

1.1 Předmět veřejného užívání

Z výše uvedených definic vyplývá, že předmětem veřejného užívání jsou všeobecně přístupné materiální statky. Může se jednat jak o statky přírodní, tak i o věci vytvořené lidskou činností.⁸ Ve spojení s materiálními statky, je potřeba uvést, že zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, máme do českého právního řádu zaveden pojem veřejný statek nikoli pojem statek materiální. Občanský zákoník nám v ustanovení § 490 o veřejných statcích říká, že „*Věc určená k obecnému užívání je veřejný statek.*“ Mezi pojmy veřejný a materiální statek je zapotřebí rozlišovat. Mácha uvádí, že pojem materiální statek je pojmem širším, než je statek veřejný, protože mezi materiální statky řadíme i ty věci, které nejsou věcmi ve smyslu práva soukromého. Jde například o ovzduší či povrchové vody.⁹

1.2 Veřejné užívání a vlastnictví

Poměr veřejného užívání a vlastnictví nejde v současnosti uspokojivě vyřešit, jelikož se na něm neshodne ani odborná veřejnost. V průběhu historie se objevily tři hlavní názorové směry, jak na tuto problematiku nahlížet. Prvním z nich je civilistický přístup, který na veřejnou věc nahlíží jako na soukromé vlastnictví, značně omezené veřejným určením daného statku, někdy až do takové míry, že

⁴ KOPECKÝ, M. *Správní právo: obecná část. 2. vydání.* Praha: C.H. Beck, 2021, str. 65

⁵ Tamtéž, str. 65

⁶ Tamtéž, str. 65

⁷ Tamtéž, str. 224 a násl.

⁸ STAŠA, J. *Veřejné užívání.* In: HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část. 9. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2016, str. 221.

⁹ MÁCHA, A. *Veřejné užívání a bezdůvodné obohacení.* In: HANDRLICA, J., ed. *Veřejné právo a právo soukromé: aktuální tendence a výzvy veřejnoprávní úpravy plynoucí z problematiky právního dualismu.* Praha: Eva Rozkotová, 2014, str. 154.

vzniká *nuda proprietatis*. Druhým směrem je přístup publicistický, dle kterého veřejné věci v soukromém vlastnictví vůbec nebyly. Třetím směrem je teorie veřejného vlastnictví, z níž vychází koncept tzv. veřejného vlastnictví, jenž je univerzálním panstvím nad věcí, podobným soukromému vlastnictví. Takové vlastnictví nenáleží soukromému vlastníkovi věci, ale veřejnému zájmu. Tyto přístupy jsou spíše historickým exkurzem než současnými přístupy k problematice, jelikož v průběhu let byly podrobeny kritickému zkoumání, a žádný z nich nebyl přijat jako všeobecně uznávaný.

Na základě uvedeného lze konstatovat, že u materiálních statků, které jsou předmětem veřejného užívání není rozhodné, zda je jejich vlastníkem osoba veřejného nebo soukromého práva.¹⁰

1.3 Subjekty veřejného užívání

Subjektem veřejného užívání je podle výše uvedených definic předem neomezený okruh uživatelů. Uživatelem tedy může být v zásadě kdokoli. Jsou ovšem situace, kdy máme okruh omezený stanovením nějakých hmotněprávních podmínek a předpokladů, které musí uživatel splňovat. Takovým omezením může být například podmínka, že řidičem motorového vozidla může být pouze taková osoba, která je držitelem příslušného řidičského oprávnění.¹¹ V případě, že osoba nesplní podmínku příslušného řidičského oprávnění, nemůže užívat pozemní komunikace k jízdě motorovým vozidlem.

1.4 Ochrana veřejného užívání

Veřejnému užívání jakožto institutu správního práva je naším právním řádem poskytována ochrana, která se vztahuje jak na předmět veřejného užívání, tak i na výkon práva předmět užívat. Chráněny jsou zároveň i zvláštní zájmy, jež mohou být poškozeny nebo přímo ohroženy veřejným užíváním. S ohledem na uvedené, můžeme rozdělit ochranu veřejného užívání na nástroje chránící samotné veřejné užívání, a na nástroje, které chrání před účinky veřejného užívání.

Konkrétními podobami ochrany veřejného užívání jsou například různá omezení, či zákazy stanovené ve prospěch veřejného užívání. Takovým omezením může být ku příkladu ustanovení § 35 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, které stanovuje povinnost vlastníka, jehož nemovitost se

¹⁰ STAŠA, J. *Veřejné užívání*. In: HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část. 9. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2016, str. 222.

¹¹ Srov. § 3 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

nachází v sousedství dálnice, silnice či místní komunikace, aby strpěl na svých pozemcích provedení nezbytných opatření bránících sesuvům půdy, padání kamenů, lavin a stromů nebo jejich částí, v případě, že takové nebezpečí vznikne v souvislosti s výstavbou nebo provozem dálnice, silnice a místní komunikace, či v důsledku přírodních vlivů. Pokud nebezpečí vznikne jednáním vlastníka, je povinen učinit na vlastní náklady nezbytná opatření, která nebezpečí zabrání.¹²

Mezi formy ochrany veřejného užívání se řadí i správní dozor nad užíváním, a mimo něj podstatnou roli zaujímají v rámci ochrany veřejného užívání i preventivní a nápravná nebo sankční opatření, která se ukládají mimo rámec správního dozoru, a v určitých případech i ochranná pásma.¹³ V silničních ochranných pásmech je zapotřebí k provádění činností, jako je zřízení a provozování reklamních zařízení či provádění a umístování staveb, získat potřebné povolení od silničního správního úřadu. Vydání povolení od silničního správního úřadu funguje jako nástroj k zajištění ochrany při užívání pozemních komunikací, neboť jeho vydání je možné jen za splnění stanovených podmínek.¹⁴

V případě ochrany proti účinkům veřejného užívání, je chráněn vlastník předmětu veřejného užívání. Jedním z nástrojů této ochrany je například povinnost toho, kdo znečistil pozemní komunikaci vlastníka, aby bez průtahů znečištění odstranil a uvedl pozemní komunikaci do původního stavu. V případě, že tak znečišťovatel neučiní, je povinen vlastníkovi této komunikace uhradit náklady spojené s odstraněním znečištění a s jejím uvedením do původního stavu.¹⁵

1.5 Druhy veřejného užívání

Jak již bylo zmíněno výše, u veřejného užívání v jeho užším smyslu rozlišujeme dva druhy, a to veřejné užívání obecné a veřejné užívání zvláštní.

1.5.1 Obecné veřejné užívání

Základním typem veřejného užívání všeobecně přístupných materiálních statků je veřejné užívání obecné. Tento typ veřejného užívání lze definovat tak, že *„obecné užívání spočívá v užívání věci způsobem odpovídajícím jejímu určení předem neurčeným okruhem osob, nevylučující možnost stejného užívání*

¹² Srov. § 35 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹³ STAŠA, J. *Veřejné užívání*. In: HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, str. 225.

¹⁴ Ustanovení § 31 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích ve spojení s § 32 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁵ Srov. § 28 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

*ostatními.*¹⁶ Vznik obecného užívání není podmíněn žádným vydáním individuálního správního aktu, neboť vzniká přímo ze zákona. Avšak existuje i další způsob vzniku obecného veřejného užívání, kterým je tzv. věnování, dříve nazývané jako věnovací akt. Tento způsob vzniku obecného užívání vychází ze soukromoprávního jednání osob, které mají k danému materiálnímu statku vlastnické právo. Věnování je formou jednání, kdy vlastník udělí souhlas s užíváním věci, jež se nachází v jeho vlastnictví.¹⁷ To znamená, že daný materiální statek může být užíván neomezeným okruhem osob, přičemž současně dojde k veřejnoprávnímu omezení vlastnických práv vlastníka, a to i v případě, že se jedná o takovou věc, která se nachází v jeho soukromém vlastnictví a není k ní založeno žádné jiné veřejnoprávní či soukromoprávní omezení jeho práv. Vzhledem k tomu, že věnováním obecnému užívání dojde k omezení vlastnického práva vlastníka k věci, je jeho souhlas s užíváním věci nezbytný. V souladu s Ústavou je možné omezit vlastnické právo jen ve veřejném zájmu, na základě zákona a za náhradu.¹⁸ U obecného užívání však nemůže z povahy věci dojít ke splnění podmínky náhrady, a tak je zde nezbytné, aby byl alespoň zajištěn souhlas vlastníka s užíváním věci.

U obecného užívání se zpravidla jedná o užívání bezplatné, avšak existují zde výjimky, kdy je zavedena veřejnoprávní platební povinnost v podobě poplatkového či daňového zatížení.

1.5.2 Zvláštní veřejné užívání

Dalším typem institutu veřejného užívání je užívání zvláštní. Můžeme o něm říct, že je ve vztahu speciality k užívání obecnému, narozdíl od kterého je zde zapotřebí splnění dalších specifických požadavků, byť jen k tomu, aby tento institut byl konkrétní osobě vůbec založen. Jde o takové jednání, kdy se při nakládání s veřejně přístupným materiálním statkem nějakým způsobem překračují meze užívání obecného. Ke zvláštnímu užívání je zapotřebí oprávnění, které lze získat na základě aktu, a to vždy pro konkrétního uživatele. Správní akt, jenž opravňuje ke zvláštnímu užívání má zpravidla formu povolení.¹⁹

Povolení ke zvláštnímu užívání vydává k tomu příslušný silniční správní úřad, zpravidla s předchozím souhlasem vlastníka dotčeného materiálního statku,

¹⁶ KOPECKÝ, M. *Správní právo: obecná část. 2. vydání.* Praha: C.H. Beck, 2021, str. 223.

¹⁷ Tamtéž, str. 223

¹⁸ Srov. čl. 11 odst. 4 usnesení č. 2/1993 Sb. listina základních práv a svobod

¹⁹ STAŠA, J. *Veřejné užívání.* In: HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část. 9. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2016, str. 221.

tedy např. se souhlasem vlastníka pozemní komunikace.²⁰ Povolení v sobě zahrnuje dobu a způsob užívání, případně i další podmínky a povinnosti, jež je uživatel povinen dodržet. I u zvláštního veřejného užívání může dojít k jeho omezení. Pokud uživatel porušuje povinnosti, které mu byly stanoveny, může mu být vydané povolení odňato, a tím dojde i k zániku jeho oprávnění. V případě změny podmínek, za kterých bylo původní rozhodnutí vydáno, může správní orgán vydat rozhodnutí nové. Se zvláštním užíváním je zpravidla spojena poplatková povinnost.²¹

²⁰ Srov. § 25 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²¹ STAŠA J. *Zvláštní užívání*. In: HENDRYCH D. a kol. *Právníký slovník, 3. podstatně rozšířené vydání*. Praha: C. H. Beck, 2009, str. 1433.

2. Pozemní komunikace

Základním předpisem, který obsahuje definici stěžejního pojmu v oblasti práva pozemních komunikací, tj. definici pozemní komunikace, je zákon č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích. Dle ustanovení § 2 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je pozemní komunikací „*dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“²² Jak tedy vyplývá ze zákonné definice, pozemní komunikace je dopravní cestou. Pozemní komunikace je dopravní cestou, která musí být vždy zřetelná v terénu, přičemž na formě této zřetelnosti nezáleží, neboť může jít např. jen o vyjeté koleje na pozemku. Další nezbytnou podmínkou je nutnost stálosti dopravní cesty v terénu. O vytvoření pozemní komunikace se nejedná v případech nahodilého či jednorázového užití pozemku k jízdě, a to ani přesto, že by po takovém užití zůstala na pozemku zřetelná stopa.²³

S výkladem termínu „jiná vozidla“ se setkáváme v již zrušeném zákoně č. 38/1995 Sb., na nějž zákon stále odkazuje v poznámce pod čarou, a to i přesto, že byl nahrazen zákonem o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích užívá v ustanovení § 2 odst. 2 pojmu „zvláštní vozidla“, pod nímž rozumí „*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.*“²⁴ Tato definice zvláštních vozidel terminologicky odpovídá pojmu „jiná vozidla“ dle již uvedeného odkazu k definici pojmu pozemní komunikace.²⁵

2.1 Kategorie pozemních komunikací

Zákon o pozemních komunikacích rozděluje v ustanovení § 2 odst. 2 pozemní komunikace na čtyři kategorie. Těmito kategoriemi jsou dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.²⁶ Mimo tyto kategorie zákon žádné další nezná, a pokud je tedy některá z pozemních komunikací nazývána jako např. obecní

²² Srov. § 2 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²³ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021.* 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 14.

²⁴ Srov. § 2 odst. 2 zákona č. 56/2001 Sb., zákon 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.

²⁵ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021.* 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 15.

²⁶ Srov. § 2 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

komunikace, obslužná komunikace či příjezdová komunikace, jedná se vždy o některou ze zákonem formulovaných kategorií, nikoliv o žádnou další.²⁷ Dálnice, silnice a místní komunikace se dále dělí do tříd podle svého významu pro dopravu, svého určení a případně u místních komunikací i podle stavebně technického vybavení.²⁸ Účelové komunikace dále můžeme dělit na veřejně přístupné a veřejně nepřístupné.

Zařazení konkrétní pozemní komunikace do příslušné kategorie probíhá prostřednictvím rozhodnutí silničního správního úřadu. K tomu, aby mohla být pozemní komunikace zařazena do určité kategorie, musí splňovat znaky dané kategorie. Toto pravidlo se ovšem neuplatňuje u účelových komunikací, neboť ty se stávají pozemními komunikacemi v případě splnění zákonných či judikaturou dovozených podmínek.²⁹

2.1.1 Zařazování pozemních komunikací do kategorií a tříd a jejich změny

Pozemní komunikace se zařazují do jednotlivých kategorií a jejich tříd rozhodnutím příslušného silničního správního úřadu, který tak činí na základě jejich určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení. V případě že dopravní cesta není zařazena do žádné z kategorií stanovených v § 2 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, nelze na ni podle práva nahlížet jako na pozemní komunikaci (kromě situace účelových komunikací). Vlastník, jenž podává silničnímu správnímu úřadu žádost o zařazení dopravní cesty do jedné ze zákonem stanovených kategorií, je povinen v žádosti uvést a popsat určení, význam pro dopravu a stavebně technické vybavení konkrétní komunikace. Silniční správní úřad následně ve správním řízení posoudí, zda uvedená kritéria odpovídají požadované kategorii a třídě pozemní komunikace a žádosti buď vyhoví nebo ji zamítne.³⁰

Jak již bylo uvedeno, o zařazování do jednotlivých kategorií a tříd rozhoduje příslušný silniční správní úřad. Kdo je příslušným silničním správním úřad pro

²⁷ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 16.

²⁸ ČERNÍN, K. § 3 (*Zařazování do kategorií a tříd*) bod 4. In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-2-19]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

²⁹ MÁCHA A. *Pozemní komunikace*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, 2016, str. 12.

³⁰ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 17 a násl.

zařazení do některé z kategorií pozemních komunikací, nalezneme v § 40 zákona o pozemních komunikacích. Dle § 40 odst. 2 písm. c) zákona, rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice nebo silnice I. třídy a o změnách těchto kategorií Ministerstvo dopravy. O zařazení pozemní komunikace do kategorie silnice II. nebo III. třídy a o změně těchto kategorií rozhoduje dle § 40 odst. 3 písm. b) krajský úřad. V případě zařazení do kategorie místních komunikací a o vyřazení z této kategorie rozhodují obecní úřady na základě ustanovení § 40 odst. 5 písm. a).³¹

Silniční správní úřad má od účinnosti novely z 31.12 2015 povinnost zařadit svým rozhodnutím dopravní cestu nejen do kategorie pozemní komunikace, ale i do jejích jednotlivých tříd. Dříve bylo zařazení do třídy považováno za výkon vlastnického práva vlastníka pozemní komunikace, který tak činil sám bez nutnosti povolení silničního správního úřadu. V současnosti je nezbytné, aby o zařazení do určité třídy rozhodl silniční správní úřad. Nepostačí tedy jen úkon ze strany vlastníka pozemní komunikace v rámci výkonu jeho vlastnického práva.³²

Vlastník komunikace může příslušnému silničnímu správnímu úřadu podat žádost o změnu kategorie pozemní komunikace. Je však nutné, aby žadatel (vlastník komunikace) uvedl řádné důvody, proč by ke změně kategorie mělo dojít a taktéž, aby uvedl, k jaké změně dopravního významu či určení pozemní komunikace došlo. Působnost silničních správních úřadů ke změně kategorie nebo třídy je stanovena v § 40 zákona o pozemních komunikacích. O změnách kategorií dálnice a silnice I. třídy rozhoduje Ministerstvo dopravy, o změnách kategorií silnice II. a III. třídy rozhoduje krajský úřad. Pokud se jedná o změnu místní komunikace na silnici, tak změny nelze dosáhnout rozhodnutím o změně kategorie, neboť dle § 40 odst. 5 písm. a) zákona jsou obecní úřady příslušným silničním správním úřadem při rozhodování o zařazení dopravní cesty do kategorie místních komunikací a o vyřazení místní komunikace z této kategorie. Z uvedeného vyplývá, že aby došlo ke změně, je zapotřebí, aby obecní úřad jako příslušný silniční správní úřad svým rozhodnutím vyřadil místní komunikaci z této kategorie a následně aby jiný správní

³¹ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 19.

³² Tamtéž, str. 19 a násl.

orgán (krajský úřad nebo Ministerstvo dopravy) tuto vyřazenou komunikaci svým rozhodnutím zařadil do jiné kategorie a třídy.³³

Zákon o pozemních komunikacích v § 3 odst. 3 uvádí, že v případě, kdy je při změně kategorie nebo třídy pozemní komunikace nezbytná i změna vlastnických vztahů k pozemní komunikaci, je příslušný silniční správní úřad oprávněn vydat rozhodnutí o změně kategorie jen na základě smlouvy o budoucí smlouvě o převodu vlastnického práva k dotčené pozemní komunikaci, uzavřené mezi současným vlastníkem a vlastníkem budoucím. Existence smlouvy mezi stávajícím vlastníkem a vlastníkem budoucím je nutným předpokladem k vydání kladného rozhodnutí silničního správního úřadu, neboť je zapotřebí předejít situaci, že se pozemní komunikace stane věcí bez vlastníka a nebude tak zajištěna její další údržba.³⁴

2.1.2 Dálnice

Dálnice je vymezena v ustanovení § 4 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích jako „*pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy*“.³⁵ Podle určení a dopravního významu se dálnice dále rozdělují na dálnice I. třídy a dálnice II. třídy³⁶, přičemž dálnicemi I. třídy jsou takové pozemní komunikace, jež byly k 31.12.2015 dálnicemi. Dálnicemi II. třídy jsou pozemní komunikace, které se k datu nabytí účinnosti novely³⁷ označovaly jako rychlostní silnice. Omezením z obecného užívání dálnice je § 4 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích, dle něhož může být užitá pouze silničním motorovým vozidlem, jehož nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Zvláštním předpisem je v tomto případě zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který stanovuje, že dálnice může být užitá pouze motorovým vozidlem, jehož nejvyšší dovolená rychlost není nižší než 80 km/h. V situaci, že se jedná o úsek dálnice, který prochází obcí, je dovoleno i užití

³³ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 21 a násl.

³⁴ Tamtéž str. 22

³⁵ Srov. § 4 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

³⁶ Srov. § 4 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

³⁷ Zákon, kterým se mění 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, a další související zákony

motorovými vozidly pro veřejnou hromadnou dopravu, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší než 65 km/h.³⁸

2.1.3 Silnice

Další kategorií pozemních komunikací jsou silnice, jejichž definice je obsažena v § 5 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Silnicí je „veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci“.³⁹ Silnice jsou definovány svým určením (tedy tím, že jsou užívány silničními vozidly, jinými vozidly a chodci), ale i svým dopravním významem uvedeným v odst. 2. Dle těchto kritérií se pak silnice rozdělují do tříd na silnice I. třídy určené zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, silnice II. třídy určené pro dopravu mezi okresy a na silnice III. třídy určené ke vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.⁴⁰ Vždy se jedná o veřejně přístupné pozemní komunikace. Užívání však může být omezeno zákonem, správním aktem či místní nebo přechodnou úpravou provozu na silnici.⁴¹

V § 5 odst. 3 je upravena problematika zvláštního typu silnic označovaných jako silnice pro motorová vozidla. Jako silnice pro motorová vozidla se označují příslušnou značkou⁴² některé silnice I. třídy.⁴³ Silnice pro motorová vozidla není zvláštní třídou silnic či kategorií pozemních komunikací, ale jedná se o kvalitativně vyšší podobu silnice.⁴⁴ V souladu s § 38 zákona o provozu na pozemních komunikacích, jsou pro silnice pro motorová vozidla užívána stejná pravidla, jako pro provoz na dálnici. Rozdílem od provozu na dálnici je hlavně bezplatné užívání silnice pro motorová vozidla, pokud není stanoveno jinak dodatkovou tabulkou.⁴⁵

³⁸ Srov. § 35 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

³⁹ Srov. § 5 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

⁴⁰ Srov. § 5 odst. 2 písm. a) – c) zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

⁴¹ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 27.

⁴² číslo IZ 2a Silnice pro motorová vozidla

⁴³ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 28

⁴⁴ TICHÝ, M. § 5 (Silnice) bod 13. In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-2-20]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

⁴⁵ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 28

2.1.4 Místní komunikace

Místní komunikace jsou upraveny v § 6 zákona o pozemních komunikacích, kdy místní komunikací je „*veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce*“.⁴⁶ Dle odst. 2 se místní komunikace rozdělují do následujících čtyř tříd:

- a) místní komunikace I. třídy,
- b) místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
- c) místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,
- d) místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz.⁴⁷

Mezi místní komunikace IV. třídy na kterých je umožněn smíšený provoz se řadí např. stezky pro pěší, cyklistické stezky, samostatné chodníky, lávky či podchody.⁴⁸ I u těchto pozemních komunikací, které slouží k užití jen chodcům, však musí být splněny zákonem stanovené podmínky pro místní komunikace, kdy se musí jednat o veřejně přístupné komunikace, které slouží především dopravě na území obce a obec je jejich vlastníkem.⁴⁹ Dle Černína může být místní komunikací i např. cesta vedoucí oploceným parkem, jenž se dle provozního řádu na noc zamyká, avšak nesmí se jednat o takovou cestu, na níž mají přístup jen určité osoby.⁵⁰

Zákon o pozemních komunikacích uvádí možnost označit některé místní komunikace jako silnice pro motorová vozidla za předpokladu splnění podmínek, že se jedná o místní komunikaci I. třídy a jsou splněny i další technické a stavební požadavky uvedené v zákoně.⁵¹ Pokud je místní komunikace I. třídy označena příslušnou značkou jako silnice pro motorová vozidla, jsou na ní zákonem o provozu na pozemních komunikacích aplikována stejná pravidla, jako pro provoz

⁴⁶ Srov. § 6 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

⁴⁷ Srov. § 6 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

⁴⁸ MÁCHA A. *Pozemní komunikace*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, str. 20.

⁴⁹ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 32

⁵⁰ ČERNÍN, K. § 6 (*Místní komunikace*) bod 2. In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-2-20]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

⁵¹ Srov. § 6 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

na dálnici. Podstatným rozdílem oproti dálnicím je bezplatné užití takovéto komunikace, pokud dodatkovou tabulkou není stanoveno jinak.⁵²

Dopravní cesta se stává místní komunikací zařazením příslušným silničním správním úřadem (v tomto případě obecním úřadem) formou rozhodnutí o zařazení do této kategorie na základě ustanovení § 3 zákona o pozemních komunikacích. V praxi se setkáváme u místních komunikací vzniklých před nabytím účinnosti současného zákona o pozemních komunikacích s problémem, zda se rovněž musí zařazovat příslušným silničním správním úřadem do příslušné kategorie.⁵³ Podle původního zákona o pozemních komunikacích, tj. zákona č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon), nebylo ke vzniku místní komunikace zapotřebí existence správního rozhodnutí, neboť za místní komunikaci byla považována pozemní komunikace, která naplnila zákonem stanovené znaky, které byly dále vymezeny v dalších právních předpisech.⁵⁴ Nová úprava neobsahovala žádná přechodná ustanovení odrážející tuto významnou změnu pojetí vzniku místních komunikací, a tak se otázkou nutnosti zařazení rozhodnutím místních komunikací vzniklých za účinnosti starého silničního zákona do sítě místních komunikací zabýval Nejvyšší správní soud.⁵⁵

Nejvyšší správní soud se nejprve ve svém rozhodnutí ze dne 29. 5. 2009 sp. zn. 4 Ao 1/2009-58 vyslovil, že místní komunikace vzniklé podle původního zákona o pozemních komunikacích nelze považovat za místní komunikace podle současného zákona o pozemních komunikacích právě z důvodu chybějících přechodných ustanovení. Nejvyšší správní soud vyjádřil tímto rozhodnutím názor, že se má vyjít ze současné právní úpravy, kdy se za místní komunikaci považují jen pozemní komunikace zařazené do sítě místních komunikací příslušným správním rozhodnutím.⁵⁶ Odlišný názor na problematiku střetu bývalé a současné právní úpravy měl Veřejný ochránce práv. Veřejný ochránce práv upozornil zejména na zásadu retroaktivity, a uvedl, že podle jeho názoru dopravní cesty, které se staly místními komunikacemi splněním zákonných požadavků dle bývalého zákona a

⁵² KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 34.

⁵³ zákon č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích nabyt účinnosti dne 1.4.1997

⁵⁴ Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 136/1961 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (silniční zákon) a vyhláška federálního ministerstva dopravy č. 35/1984 sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (silniční zákon)

⁵⁵ MÁCHA A. *Místní komunikace*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, str. 109

⁵⁶ Rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 5. 2009 sp. zn. 4 Ao 1/2009-58

jsou zaznamenány v pasportu neboli evidenci místních komunikací, jsou místními komunikacemi i po účinnosti zákona nového.⁵⁷

V rozhodnutí ze dne 21. 6. 2012 sp. zn. 9 As 15/2012 dospěl devátý senát Nejvyššího správního soudu k opačnému názoru než čtvrtý senát ve svém rozhodnutí ze dne 29. 5. 2009 sp.zn. 4 Ao 1/2009-58. Devátý senát Nejvyššího správního soudu ve svém rozhodnutí zaujal stanovisko, podle kterého pozemní komunikace, jež byly místními komunikacemi na základě splnění zákonem stanovených podmínek, a jako takové jsou i vedeny v pasportech místních komunikací, zůstaly místními komunikacemi i po účinnosti nového zákona. Stejně jako Veřejný ochránce práv, vyjádřil devátý senát názor že „*je v souladu se zásadou, že právní vztahy je třeba posuzovat podle předpisů účinných v době jejich vzniku, na místě respektovat nastolený právní režim určité komunikace do té doby, než bude o jeho změně zákonem stanoveným způsobem rozhodnuto.*“⁵⁸ Nejvyšší správní soud tedy shledal, že místní komunikace, které vznikly za účinnosti starého zákona o pozemních komunikacích z roku 1961, nemusí být do kategorie místních komunikací zařazovány rozhodnutím silničního správního úřadu.

Nesoulad mezi názory čtvrtého a devátého senátu vyřešilo rozhodnutí rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2014, č.j. 9 As 15/2012-27. Rozšířený senát v tomto rozhodnutí přisvědčil názoru devátého senátu a taktéž názoru veřejného ochránce práv, neboť podle něj platí, že: „*Byla-li pozemní komunikace místní komunikací podle právních předpisů účinných před 1. 4. 1997, zůstává jí tento status i podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. To neplatí, nesplňuje-li znaky místní komunikace uvedené v tomto zákoně.*“⁵⁹ Lze tedy říci, že splňuje-li místní komunikace vzniklá dle staré úpravy znaky místní komunikace i dle současné úpravy a je-li vedena v pasportu pozemních komunikací jako místní komunikace, tak je i nadále místní komunikací.⁶⁰

2.1.5 Účelové komunikace

Účelové komunikace jsou poslední kategorií pozemních komunikací. Účelové komunikace se člení na veřejně přístupné a veřejně nepřístupné. Rozdělení účelových komunikací na tyto dva typy není rozdělením ve smyslu samostatných

⁵⁷ MOTEJL, O. *Veřejné cesty: místní a účelové pozemní komunikace*. Brno: Kancelář veřejného ochránce práv, 2007, str.14 a násl.

⁵⁸ Usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č.j. 9 As 15/2012-16

⁵⁹ Usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 29.1. 2014 č.j. 9 AS 15/2012-27, body 27 a 28

⁶⁰ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 30

kategorií nebo tříd jako je tomu u dálnic, silnic a místních komunikací. Jedná se pouze o rozdělení účelových komunikací, dle jejich přístupnosti pro veřejnost.⁶¹ Zásadním rozdílem mezi uvedenými typy je jejich užívání. Veřejně přístupná účelová komunikace je předmětem veřejného užívání ze zákona, přičemž naproti tomu neveřejně přístupná účelová komunikace je přístupná veřejnosti jen v takovém rozsahu, jak určí její vlastník.⁶² U účelových komunikací dochází ke střetu práva veřejného s právem soukromým. Důvodem je skutečnost, že vlastníkem účelové komunikace mohou být fyzické či právnické osoby, jenž nemají postavení veřejnoprávní korporace nebo subjektu, tedy jsou jimi osoby soukromého práva.⁶³ U účelových komunikací je také odlišný způsob jejich vzniku od ostatních pozemních komunikací, neboť nevznikají rozhodnutím správního orgánu o zařazení do určité kategorie, ale vznikají ze zákona naplněním vymezených znaků.⁶⁴ Rozdílný je i zánik účelových komunikací, které mohou zaniknout např. když zanikne nemovitost, k jejíž obsluhování byla účelová komunikace určena, nebo pokud přestala být užívána. Zaniknout může i z vůle vlastníka. K takovému zániku dochází jen, když účelová komunikace již neplní nutnou komunikační potřebu, a její funkci nahrazuje jiná pozemní komunikace.⁶⁵

2.1.5.1 Veřejně přístupná účelové komunikace

Účelovou komunikací veřejně přístupnou je pozemní komunikace sloužící ke spojení nemovitostí jednotlivých vlastníků těchto nemovitostí či ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi, nebo sloužící k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.⁶⁶ S ohledem na § 2 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích se musí jednat o v terénu zřetelnou dopravní cestu určenou k užití vozidly, jinými vozidly a chodci. Co se týká zřetelnosti dopravní cesty, musí se jednat o takovou cestu, u které je na první pohled zřejmé její užívání. Zřetelností v terénu se rozumí např. vyjeté koleje na pozemku, či vychozená pěšina, avšak je nutné, aby bylo patrné již zmíněné užívání dopravní cesty.⁶⁷ O účelovou cestu se nebude jednat v případě, že nebudou naplněny zákonné

⁶¹ KOČÍ, R. *Účelové pozemní komunikace a jejich právní ochrana.2. aktualizované vydání*. Praha: Leges, 2015 str. 15

⁶² MÁCHA A. *Účelová komunikace a její specifika*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, str. 68 a násl.

⁶³ Tamtéž, str. 67.

⁶⁴ Tamtéž, str. 69.

⁶⁵ Tamtéž, str. 71

⁶⁶ Srov. § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

⁶⁷ MÁCHA A. *Účelová komunikace a její specifika*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, str. 73.

a judikaturou vymezené požadavky. Tedy např. když někdo jednorázově přejeđe motorovým vozidlem přes pozemek, nelze takovou cestu i přes zřetelné vyjeté koleje považovat za účelovou komunikaci, protože šlo o jednorázové užití pozemku.⁶⁸

S ohledem na to, že účelová komunikace veřejně přístupná vzniká buď jejím vybudováním anebo tzv. „živelně“, kdy vzniká fakticky splněním zákonem vymezených znaků, je nezbytné uvést i další dva znaky, jež byly vymezeny judikaturou ve spojitosti právě s „živelně“ vzniklými účelovými komunikacemi. Těmito znaky jsou souhlas vlastníka s veřejným užíváním cesty a nutná komunikační potřeba. Pokud se jedná o vznik účelové komunikace veřejně přístupné, jež vznikla fakticky a nikoliv vybudováním, musí být splněny všechny zmíněné znaky, aby mohla existovat.⁶⁹

Souhlas vlastníka byl dovozován judikaturou Nejvyššího správního soudu již v předválečném období, kdy byl nazýván jako věnování obecnému užívání.⁷⁰ Na to navázal Ústavní soud ve svém nálezu ze dne 9.1.2008, sp.zn. II. ÚS 268/06, kde souhlas vlastníka vyvodil ze zákazu nuceného omezení vlastnického práva ve veřejném zájmu bez náhrady podle čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod. Pokud zákon neobsahuje náhradu za omezení vlastnického práva ve veřejném zájmu, pak je potřebnou podmínkou pro možnost takového omezení souhlas vlastníka.⁷¹ Udělit souhlas s veřejným užíváním lze v zásadě dvěma způsoby, a to buď výslovně v ústní či písemné formě, anebo konkludentně.⁷² Udělit konkludentní souhlas umožnil Nejvyšší správní soud již v předválečném období, kdy ve svém rozhodnutí uvedl, že: „*Rozhodujícím znakem, zda cesta je veřejnou, není tedy podle § 4 vlastnické právo k ní, nýbrž její věnování pro veřejnou potřebu.*“ Nejvyšší správní soud v tomto rozhodnutí taktéž uvedl, že vlastník může provést věnování buďto výslovným věnovacím aktem, anebo tak může učinit i konkludentním jednáním, kdy je cesta užívána se strpěným vědomím vlastníka.⁷³

⁶⁸ KOČÍ, R. *Účelové pozemní komunikace a jejich právní ochrana.2. aktualizované vydání.* Praha: Leges, 2015, str. 33

⁶⁹ MÁCHA A. *Účelová komunikace a její specifika.* In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace.* Praha: Leges, str. 72

⁷⁰ Nález Nejvyššího správního soudu ze dne 21.9.1932, č.j.10017/32

⁷¹ Nález Ústavního soudu ze dne 9. 1. 2008, sp. zn. II. ÚS 268/06, body 30 – 33.

⁷² HANDRLICA, J. *Veřejné právo a právo soukromé. Aktuální tendence a výzvy veřejnoprávní úpravy plynoucí z problematiky právního dualismu.* Beroun: Eva Rozkotová, str.163

⁷³ Nález Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 3. 1931, sp. zn. 14531/29

Konkludentní souhlas vlastníka s veřejným užíváním účelové komunikace může být také odvozen od užívání cesty tzv. „od nepaměti“. ⁷⁴ Nejvyšší správní soud k tomu uvedl: „Komunikace, u níž nelze zjistit, zda byla některým z předchozích vlastníků obecnému užívání věnována, jež však byla jako veřejná cesta užívána od nepaměti z naléhavé komunikační potřeby, je veřejně přístupnou účelovou komunikací.“⁷⁵ Nejvyšší správní soud taktéž uvedl, že pokud je účelová komunikace zřízena, tak je její právní status závazný i pro budoucí majitele pozemku, na němž se nachází účelová cesta.⁷⁶ Již prvorepubliková soudní praxe stojí na předpokladu věnování veřejnému užívání, tzn. že pozemek v minulosti byl věnován veřejnému užívání a předchozí vlastník s tím souhlasil. Pokud je veřejně přístupná účelová komunikace zřízena předmětným souhlasem vlastníka pozemku, pak je její právní status závazný i pro všechny její budoucí vlastníky. V takovém případě se jedná o veřejně přístupnou účelovou komunikaci vzniklou ze zákona, neboť vlastník pozemku v době, kdy začal být užíván jako pozemní komunikace, s tímto užíváním nevyslovil nesouhlas a předpokládá se tak jeho srozumění s tím, že je pozemek obecně užíván. Závaznost právního stavu pro budoucí vlastníky znamená, že nemohou ze své vůle tuto pozemní komunikaci uzavřít. Prokazování v minulosti uděleného souhlasu (i konkludentního) s tím, aby byl pozemek užíván jako účelová komunikace, je možné za pomoci svědeckých výpovědí pamětníků, starousedlíků či místních rodáků. Silniční správní úřad, jenž takovou skutečnost prokazuje může vycházet i z listinných důkazů jako jsou například fotografie nebo listiny založené v katastru nemovitostí, pokud má nějaké k dispozici. Když dojde k prokázání, že žádný předchozí vlastník aktivně nevystupoval proti užívání pozemku jako účelové komunikace, je souhlas prokázáný a nynější vlastník pozemku je tímto souhlasem zavázán a nemůže obecnému užívání veřejně přístupné pozemní komunikace bránit.⁷⁷ Ovšem na základě soudní judikatury z tohoto pravidla existuje výjimka. Výjimka spočívá v situaci, kdy současný vlastník nabyl vlastnické právo k pozemku v restituci od veřejnoprávní korporace, tedy od právnické osoby veřejného práva. Osoba, jenž nabyla vlastnické právo k pozemku od veřejnoprávní korporace v rámci restituce, nemusí strpět obecné

⁷⁴ MÁCHA A. *Účelová komunikace a její specifika*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, str. 76

⁷⁵ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 3. 2016, č.j. 7 As 252/2015-25

⁷⁶ Tamtéž, body 30 – 31.

⁷⁷ KOČÍ, R. *Účelové pozemní komunikace a jejich právní ochrana.2. aktualizované vydání*. Praha: Leges, 2015, str. 24 a násl.

užívání tohoto pozemku a může s ním disponovat dle vlastního uvážení. V případě, že vlastník, který nabytí vlastnické právo k pozemku od veřejnoprávní korporace v rámci restituce nesouhlasí s obecným užíváním pozemku jakožto účelové komunikace, musí v přiměřené lhůtě po nabytí vlastnického práva vyjádřit svůj nesouhlas. V opačném případě bude pozemek vydaný v restituci nadále sloužit obecnému užívání jako veřejně přístupná účelová komunikace, neboť se bude předpokládat souhlas restituenta s takovýmto užíváním.⁷⁸ Ve chvíli, kdy vlastník, jenž nabytí vlastnické právo k pozemku na základě restituce od veřejnoprávní korporace, vyjádří svůj nesouhlas s jeho obecným užíváním, je nezbytné upřednostnit jeho vlastnické právo před právem obecného užívání účelové komunikace. V případě, že účelová komunikace přístupná veřejnosti plnila na dotčeném pozemku funkci nutné komunikační potřeby, je nutné upravit přístup k sousedním nemovitostem dohodou s vlastníkem restituovaného pozemku. Typicky se takový přístup upraví zřízením služebnosti cesty nebo stezky. Může ovšem dojít k situaci, kdy se vlastník restituovaného pozemku s uživateli dosavadní účelové komunikace nedohodne. Pak je nutné obrátit se na soud a požadovat zřízení práva nezbytné cesty podle ustanovení § 1029 a násl. občanského zákoníku.⁷⁹

Pokud vlastník pozemku nesouhlasí s tím, aby jeho pozemek byl užíván jako veřejně přístupná účelová komunikace, musí s tím vyjádřit nesouhlas.⁸⁰ Nesouhlas se musí vztahovat na veřejné užívání pozemku, tedy na užívání širokým okruhem osob, nikoliv všech osob užívajících cestu např. z titulu služebnosti cesty.⁸¹ Jakým způsobem má vlastník vyjádřit svůj nesouhlas s užíváním svého pozemku jako účelové komunikace není zcela jasné. Veřejný ochránce práv zastává názor, že se o veřejně přístupnou účelovou komunikaci nebude jednat v situaci, kdy je sice na konkrétním pozemku v terénu znatelná cesta, avšak tu vždy užívá jen vlastník tohoto pozemku a ostatním osobám v užívání této cesty bránil například umístěním cedulí se zákazem vstupu nebo jiným způsobem.⁸² K problematice nesouhlasu s užíváním vlastníkového pozemku jako veřejně přístupné účelové komunikace se Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 22. 12. 2009, sp.

⁷⁸ KOČÍ, R. *Účelové pozemní komunikace a jejich právní ochrana.2. aktualizované vydání*. Praha: Leges, 2015, str. 25

⁷⁹ Tamtéž, str. 26 a násl.

⁸⁰ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 4. 2017, č.j. 2 As 282/2016-54 obdobně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 12. 2009, č.j. 1 As 76/2009-60.

⁸¹ MÁCHA A. *Účelová komunikace a její specifika*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, str. 76

⁸² MOTEJL, O. *Veřejné cesty: místní a účelové pozemní komunikace*. Brno: Kancelář veřejného ochránce práv, 2007, str. 12

zn. 1 AS 76/2009 vyjádřil, že nelze vyvozovat souhlas vlastníka s veřejným užíváním jen z toho, že vlastník pozemku či jeho právní předchůdce účelovou komunikaci neplotili nebo neoznačili jako soukromý pozemek se zákazem vstupu.⁸³ Černínová⁸⁴ se k tomu vyjadřuje, že je zapotřebí osobního jednání vlastníka, jenž případně uživatele ze svého pozemku vykazuje anebo je upozorňuje, že se jedná o soukromý pozemek, tedy že je potřeba aktivního přístupu vlastníka pozemku.⁸⁵ Osobně se přikláním k názoru, jenž zastává jak Veřejný ochránce práv, tak Černínová, že je v případě vyjádření nesouhlasu s užíváním pozemku širokou veřejností jako účelové komunikace potřeba, aby vlastník aktivně konal a dal najevo, že nesouhlasí s existencí účelové komunikace, respektive s obecným užíváním svého pozemku, neboť jakýkoliv jeho vnitřní nesouhlas není navenek pro ostatní rozpoznatelný.

S užíváním účelové komunikace souvisí i problematika vztahující se k tomu, kdy se u pozemní účelové komunikace skutečně jedná o obecné užívání. Otázkou, kdy se jedná o obecné užívání se zabýval Ústavní soud, který ve svém nálezu ze dne 9. 1. 2008, sp. zn. II. ÚS 268/06 shledal, že institut účelové komunikace nesmí omezovat vlastnické právo, pokud není přítomen veřejný zájem. Ústavní soud taktéž konstatoval, že zkoumat při pochybnostech o existenci veřejně přístupných účelových komunikací, zda je prosazován soukromý či veřejný zájem, je úkolem správních soudů, případně příslušných správních orgánů. Veřejným zájmem je v takovém případě rozuměno zachování obecného užívání účelové komunikace veřejností. Problematické jsou situace, kdy účelová komunikace slouží k obsluze pouze několika nemovitostí, a tudíž je skupina uživatelů velmi omezená, protože se jedná především o vlastníky daných nemovitostí a případně jejich rodinné příslušníky. V takovém případě absentuje veřejnost, neboť komunikace je užívána jen úzkou skupinou osob. Soudní judikatura při určení, zda se jedná o obecné užívání účelové komunikace veřejně přístupné shledala, že pokud konkrétní dopravní cestu užívá pouze několik málo uživatelů, nejedná se o obecné užívání právě z důvodu absence širší veřejnosti.⁸⁶ K tomu se vyjádřil i Nejvyšší správní

⁸³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 12. 2009, sp. zn. 1 AS 76/2009

⁸⁴ ČERNÍNOVÁ, M. § 7 (Účelová komunikace) bod 12. In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-2-22]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

⁸⁵ MÁCHA A. *Účelová komunikace a její specifika*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges str. 76

⁸⁶ KOČÍ, R. *Účelové pozemní komunikace a jejich právní ochrana.2. aktualizované vydání*. Praha: Leges, 2015, str. 23

soud, který ve svém rozsudku ze dne 25. 9. 2013, č. j. 1 As 63/2013 – 49 uvedl, že v případě, kdy pozemní komunikaci k přístupu užívá pro přístup k nemovitosti pouze jeden uživatel, tak není přítomen základní prvek obecného užívání pozemní komunikace, jímž je užívání širokou veřejností, a v takovém případě se nejedná o obecné užívání.⁸⁷

Druhým znakem, jež dovodila judikatura je nutná komunikační potřeba. U nutné potřeby se posuzuje, zda kromě veřejně přístupné účelové komunikace, o kterou je veden spor, existuje i alternativa dopravního spojení, jež by mohla komunikační potřebu v daném místě zajistit. Za situace, že existuje taková alternativa, která je srovnatelná s dotčenou účelovou komunikací a která zasahuje do vlastnického práva v menší míře, pak má být využívána právě tato alternativa.⁸⁸ Soudní judikatura k tomu konstatuje, že *„existují-li jiné způsoby, jak dosáhnout sledovaného cíle (zajištění komunikačního spojení nemovitostí), aniž by došlo k omezení vlastnického práva, je třeba dát před omezením vlastnického práva přednost těmto jiným způsobům“*.⁸⁹

U nutné komunikační potřeby je podstatným pojmovým znakem srovnatelnost spojení. To že existuje alternativní spojení, totiž ještě neznamená, že u dotčené účelové komunikace není dána nutná komunikační potřeba. Nutná komunikační potřeba je dána v případě, kdy neexistuje alternativní srovnatelné dopravní spojení, tedy takové spojení, které dosahuje podobné délky, šířky cesty nebo kvality povrchu. Navzdory uvedenému, ale není nutná komunikační potřeba dána v situaci, kdy by spojení mělo být pouze pohodlnější.⁹⁰ Podobně se k věci staví i Nejvyšší soud, který ve svém rozsudku ze dne 16. 5. 2013 vyjádřil názor že *„má-li ten, kdo účelovou komunikaci využívá, možnost jiného přístupu, byť méně komfortního, nicméně ještě postačujícího, není tu naléhavá komunikační potřeba, a tudíž ani právo obecného užívání účelové komunikace“*.⁹¹ Mácha uvádí, že se jedí jako logický závěr, že není zapotřebí zkoumat nutnou komunikační potřebu v případě, kdy vlastník s existencí a vznikem veřejně přístupné účelové komunikace souhlasí. Dále uvádí, že je podstatné, aby se jednalo o souhlas výslovný, nikoliv konkludentní, neboť u konkludentního souhlasu by se nutná

⁸⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 9. 2013, č. j. 1 As 63/2013 – 49

⁸⁸ KOČÍ, R. *Účelové pozemní komunikace a jejich právní ochrana.2. aktualizované vydání*. Praha: Leges, 2015, str. 27

⁸⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 9. 2009, č.j. 5 AS 27/2009 – 66

⁹⁰ MÁCHA A. *Účelová komunikace a její specifika*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges str. 81

⁹¹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 16. 5. 2013, sp. zn. 22 Cdo 2178/2012

komunikační potřeba měla podrobit zkoumání vždy.⁹² Naproti tomu je názor Slováčka, který podotýká, že zkoumání nutné komunikační potřeby může v praxi odpadnout jen za předpokladu, že vlastník na dotaz příslušného silničního správního úřadu sdělí svůj souhlas s veřejným užíváním cesty. A to z toho důvodu, že se nutná komunikační potřeba mění v čase v důsledku rozvoje krajiny a obce, kdy dochází k rozvoji infrastruktury, a tedy může dojít i k zániku nutné komunikační potřeby jako jednoho ze znaků veřejně přístupné účelové komunikace.⁹³

Veřejný ochránce práv uvádí důležitá kritéria, která by měl správní orgán brát v potaz při hodnocení nutné komunikační potřeby. Těmito kritérii jsou:

- a) k jakému cíli cesty vedou (louka, les, rodinný dům, zahrada)
- b) rozdíly mezi danými alternativními cestami (délka, šířka, sklon)
- c) do jaké míry by bylo nutné stavebně upravovat cíl cesty (pozemek nebo budovu), aby byl možný alternativní přístup
- d) zda jedna z cest vede po soukromém a druhá po obecním pozemku apod.⁹⁴

2.1.5.2 Veřejně nepřístupná účelová komunikace

Veřejně nepřístupná účelová komunikace je definována v § 7 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích jako: „*Pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu.*“⁹⁵

Zákonem vymezené znaky jsou vyloučení veřejné přístupnosti, tedy vyloučení veřejného užívání, a dále že se jedná o pozemní komunikaci nacházející se v uzavřeném prostoru nebo objektu.⁹⁶ Veřejně nepřístupná účelová komunikace ze své podstaty tedy nemůže být veřejně užívána, jelikož je u ní vyloučené užívání veřejností, a je tak výjimkou z § 19 zákona o pozemních komunikacích, který říká že „*za podmínek stanovených tímto zákonem smí každý užívat pozemní komunikace*

⁹² MÁCHA A. *Účelová komunikace a její specifika*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges str. 83

⁹³ SLOVÁČEK, D. Veřejně přístupná účelová komunikace. *Právní rozhledy*, 2013, č. 13 – 14, str. 462

⁹⁴ MÁCHA A. *Účelová komunikace a její specifika*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges str. 83

⁹⁵ Srov. § 7 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

⁹⁶ MÁCHA A. *Účelová komunikace a její specifika*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, str. 84

*bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny“.*⁹⁷ Přístupnost u této účelové komunikace je určena v rozsahu a způsobem jakým stanovil její vlastník anebo provozovatel uzavřeného prostoru či objektu, přičemž definování uvedeného „uzavřeného prostoru“ je problematické.⁹⁸ Uzavřenost prostoru může být dvojího typu, a to buď právní nebo fyzická. Fyzicky uzavřený prostor může být například oplocením či zdí. Právní uzavřenost prostoru spočívá v projevu vůle vlastníka pozemku a je demonstrována určitou právní skutečností. Může se jednat například o umístění dopravní značky omezující vjezd některým vozidlům. Pokud nastanou pochybnosti o tom, zda se jedná o uzavřený prostor či objekt, je v souladu s § 7 odst. 2 poslední věta zákona o pozemních komunikacích na příslušném správním úřadu, aby rozhodl, zda jde o uzavřený prostor či nikoliv.⁹⁹ Příslušný správní úřad tak učiní na základě návrhu.¹⁰⁰

2.2 Vlastnictví pozemních komunikací

Vlastnictví pozemních komunikací je věnován § 9 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, který jasně formuluje, kdo je vlastníkem konkrétních pozemních komunikací v České republice. Ačkoliv Ústava a Listina neuvádí, že konkrétní předměty vlastnického práva mohou být jen ve vlastnictví určitých osob, v čl. 11 odst. 2 Listiny je uvedeno, že zákon může určit, který majetek nezbytný k zabezpečování potřeb celé společnosti, rozvoje národního hospodářství a veřejného zájmu může být jen ve vlastnictví státu, obce anebo určených právnických osob. Jedním z takových zákonů je i zákon o pozemních komunikacích, který v § 9 stanoví, které subjekty mají vlastnické právo ke konkrétním kategoriím pozemních komunikací.¹⁰¹ Vlastníkem dálnic, silnic a místních komunikací jsou vždy veřejnoprávní korporace. Konkrétně je vlastníkem dálnic a silnic I. třídy stát, vlastníkem silnic II. a II. třídy kraj, na jehož území se nacházejí, a vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se tyto místní komunikace nacházejí. Uvedený výčet je taxativní a platí, že nikdo jiný, než

⁹⁷ Srov. § 19 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

⁹⁸ MÁCHA A. *Účelová komunikace a její specifika*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, str. 84

⁹⁹ Srov. § 7 odst. 2 poslední věta zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁰⁰ MÁCHA A. *Účelová komunikace a její specifika*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, str. 84

¹⁰¹ MÁCHA A. *Účelová komunikace a její specifika*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, str. 35

například kraj nemůže vlastnit silnice II. a III. třídy. nacházející se na jeho území. Účelové komunikace vlastní fyzické a právnické osoby.¹⁰²

V § 9 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích je zavedena povinnost vlastníka dálnice, silnice a místní komunikace vést o jím vlastněných pozemních komunikacích evidenci. Vedení evidence dálnic, silnic a místních komunikací je v souladu s § 9 odst. 6 zákona o pozemních komunikacích upraveno prováděcí vyhláškou¹⁰³, konkrétně jejím § 5. V uvedeném § 5 vyhlášky je mimo jiné uvedeno, že základní evidencí dálnic, silnic a místních komunikací je pasport.

Ve čtvrté větě ustanovení § 9 odst. 1 je stanoveno, že stavba dálnice, silnice a místní komunikace není součástí pozemku.¹⁰⁴ Tím se zákon odklání od právní zásady „*superficies solo cedit*“ uvedené v § 506 odst. 1 občanského zákoníku, podle které stavby zřízené na pozemku jsou součástí tohoto pozemku. Ačkoliv se jedná o odklon od právní zásady, že stavba je součástí pozemku, občanský zákoník v § 498 odst. 1 to dovoluje. V tomto paragrafu je uvedeno, že „*stanoví-li jiný právní předpis, že určitá věc není součástí pozemku, a nelze-li takovou věc přenést z místa na místo bez porušení její podstaty, je i tato věc nemovitá*“.¹⁰⁵ Občanský zákoník tedy připouští rozdělení vlastnictví ke stavbě a pozemku na základě jiného právního předpisu, jímž je v tomto případě zákon. Vzhledem k tomu, že stavbu pozemní komunikace nelze přenést bez porušení její podstaty z místa na místo, jedná se o nemovitou věc. Přestože se v případě staveb dálnic, silnic a místních komunikací jedná o samostatné nemovité věci, tak se nezapisují do katastru nemovitostí.¹⁰⁶

2.2.1 Pozemní komunikace jako součást pozemku a jako samostatná věc v právním smyslu

Pozemní komunikace byly podle judikatury s výjimkou účelových komunikací samostatnými věcmi v právním slova smyslu. Novelou občanského zákoníku se staly od 1.1.2014 součástí pozemku na kterém se nacházely, pokud vlastníkem pozemku a vlastníkem pozemní komunikace byla ta samá osoba. S účinností novely občanského zákoníku se ale nestaly veškeré pozemní komunikace součástí

¹⁰²Srov. § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁰³ Vyhláška č. 104/1997 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

¹⁰⁴ Srov. § 9 odst. 1 věta čtvrtá zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁰⁵ Srov. § 498 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

¹⁰⁶ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 49

pozemku, jelikož by to v některých případech vedlo k vyvlastnění.¹⁰⁷ Reakcí na ustanovení občanského zákoníku týkajícího se součástí a příslušenství pozemku byl zákon č. 268/2015 Sb., účinný od 31.12.2015, jímž došlo k novelizaci ustanovení zákona o pozemních komunikacích o vlastnictví pozemních komunikací, jejich součástí a příslušenství.¹⁰⁸ S ohledem na § 498 odst. 1 věta druhá občanského zákoníku stanovil zákon o pozemních komunikacích výjimku ze zásady „*superficies solo cedit*“ když v § 9 odst. 1 větě čtvrté výslovně uvedl, že stavba dálnice, silnice a místní komunikace není součástí pozemku. Lze je tedy brát jako nemovité věci ve smyslu občanského zákoníku, neboť je nelze bez porušení jejich podstaty přemístit z jednoho místa na druhé.

V současnosti můžeme rozlišovat tři skupiny pozemních komunikací. První skupinou jsou pozemní komunikace, které se nacházejí na cizím pozemku a v právním slova smyslu jsou samostatnými věcmi. Druhou skupinou jsou pozemky, jenž slouží jako pozemní komunikace (účelové komunikace) a třetí skupinou jsou pozemní komunikace, u kterých je vlastníkem pozemní komunikace a vlastníkem pozemku totožná osoba, ale které se staly v důsledku novely zákona o pozemních komunikacích samostatnými věcmi.¹⁰⁹

U pozemních komunikací, které se nacházejí na pozemcích jiných vlastníků, velmi často dochází ke komplikacím souvisejícím s existencí pozemní komunikace na pozemku, ale především majetkoprávního vztahu mezi vlastníkem pozemku a vlastníkem pozemní komunikace. Vlastníci pozemních komunikací nacházejících se na pozemcích jiných vlastníků, mají v podstatě dvě možnosti, jak vypořádat své poměry. První z možností je převedení pozemků na základě smlouvy, anebo zřízení práva stavby v souladu s § 1240 občanského zákoníku, které opravňuje stavebníka, kterým je v tomto případě vlastník pozemní komunikace, aby měl na povrchu nebo pod povrchem stavbu. Druhou možností je odejmutí nebo omezení práva dle § 17 zákona o pozemních komunikacích, jenž upravuje vyvlastnění pozemků, které jsou určeny k realizaci stavby dálnice, silnice nebo místní komunikace, případně pozemků, na nichž je již pozemní komunikace zřízena.¹¹⁰ Pokud v současnosti zřídí stavebník stavbu na cizím pozemku bez platného právního titulu, stává se podle §

¹⁰⁷ MÁCHA, A. *Vlastnictví pozemních komunikací*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, 2016, str. 36

¹⁰⁸ MÁCHA, A. *Vlastnictví pozemních komunikací*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, 2016, str. 36.

¹⁰⁹ Tamtéž, str. 37.

¹¹⁰ Tamtéž, str. 57 a násl.

1084 občanského zákoníku takováto stavba součástí pozemku. V souvislosti s pozemními komunikacemi to tedy znamená, že pokud bude provedena stavba dopravní cesty na cizím pozemku, pak se tato dopravní cesta stává součástí daného pozemku. Takováto dopravní cesta však nemůže být zatížena veřejným užíváním, neboť dokud není zařazena správním rozhodnutím do kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace, tak se nejedná o pozemní komunikaci, a nemůže tak být uplatněna výjimka za zásady „*superficies solo cedit*“ uvedená v § 9 zákona o pozemních komunikacích. Mácha k tomu uvádí, že pozemní komunikace nemůže být jako samostatná věc vybudována, protože status pozemní komunikace je s výjimkou účelových komunikací vázán na rozhodnutí příslušného správního úřadu o zařazení do kategorie. K vybudování pozemní komunikace jako samostatné stavby může dojít jen v případě, kdy tak bude učiněno na základě práva stavby nebo na základě zřízení věcného břemene.¹¹¹

¹¹¹ MÁCHA, A. *Vlastnictví pozemních komunikací*. In: MÁCHA, A., HUNEŠ, K. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, 2016, str. 57 a násl.

3. Obecné užívání pozemních komunikací

Obecné užívání pozemních komunikací je upraveno zákonem o pozemních komunikacích v ustanoveních § 19 - § 24. Ustanovení § 19 používá pro obecné užívání pozemních komunikací definici, která je velmi podobná doktrinální definici užívané pro vymezení veřejného užívání. Dle tohoto ustanovení jde o oprávnění, kdy „smí každý užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny“¹¹² a to v mezích zákona o silničním provozu a za podmínek stanovených zákonem o pozemních komunikacích, pokud zákon pro zvláštní případy nestanoví něco jiného. Oprávnění užívat pozemní komunikace uvedeným způsobem náleží všem. Při obecném užívání pozemní komunikace se musí uživatel přizpůsobit jejímu stavebnímu a dopravně technickému stavu.¹¹³

Pro obecné užívání pozemní komunikace jsou zásadní její sjízdnost a schůdnost, přičemž sjízdnost je spojena s užíváním pozemní komunikace silničními a jinými vozidly, a schůdnost se váže k užívání chodci.¹¹⁴ S ohledem na § 26 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích jsou dálnice, silnice a místní komunikace sjízdné, pokud umožňují bezpečný pohyb silničních a jiných vozidel přizpůsobený stavebnímu a dopravně technickému stavu a také povětrnostním situacím a jejich důsledkům.¹¹⁵ Obdobně platí pro schůdnost, jež je uvedena v § 26 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích. Stavebním stavem pozemních komunikací je míněna jejich kvalita, stupeň opotřebení povrchu, výtluky, únosnost vozovky, mostů a krajnic a vybavení pozemní komunikace součástmi a příslušenstvím. Dopravně technickým stavem jsou míněny technické znaky vozovky, tedy například sklon, šířka, rozhled či nadmořská výška. Povětrnostními situacemi a jejich důsledky jsou vánice, mlhy, intenzivní dlouhodobé sněžení námrazy, přivalové vody a podobné situace.¹¹⁶

Vlastníci pozemních komunikací zajišťují sjízdnost a schůdnost prostřednictvím správců komunikací, ačkoliv jim tato povinnost nevyplývá přímo ze zákona. Vlastníci mají pouze odpovědnost za škody vzniklé v důsledku nesjízdnosti, neschůdnosti pozemní komunikace.¹¹⁷ Úseky silnic a místních

¹¹² Srov. § 19 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹¹³ KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo. 1. vydání*. Praha: Leges, 2009, str. 120

¹¹⁴ Tamtéž, str. 120

¹¹⁵ Srov. § 26 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹¹⁶ KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo. 1. vydání*. Praha: Leges, 2009, str. 121

¹¹⁷ Tamtéž., str. 121

komunikací, které se kvůli malému dopravnímu významu neudržují sjízdné nebo schůdné odstraněním sněhu a náledí, je povinen vlastník označit příslušným dopravním značením.¹¹⁸

Předmětem obecného užívání pozemních komunikací jsou s výjimkou veřejně nepřístupných účelových komunikací, veškeré pozemní komunikace. Veřejně nepřístupné účelové komunikace předmětem užívání nejsou, protože nesplňují jeden ze základních definičních znaků veřejného užívání, kterým je veřejná přístupnost. Zákon o pozemních komunikacích stanoví, že uživatelem pozemních komunikací může být každý.¹¹⁹ Přestože pozemní komunikace může užívat každý, tak i na tyto subjekty veřejného užívání se vztahují některé podmínky a omezení stanovené zákonem o provozu na pozemních komunikacích, jež se vztahují k jednotlivým způsobům obecného užívání pozemních komunikací. Zásadní podmínkou uvedenou v § 3 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích je, že se provozu na pozemních komunikacích nesmí zúčastnit osoba, jenž by vzhledem ke svému věku nebo sníženým tělesným či duševním schopnostem mohla ohrozit tento provoz a jeho bezpečnost. Tuto podmínku musí splňovat i chodci, kteří užívají pozemní komunikace.¹²⁰ Další takovou podmínkou uvedenou v zákoně o provozu na pozemních komunikacích je ustanovení § 3 odst. 2 a násl. zákona o provozu na pozemních komunikacích, které stanoví podmínky užívání při jízdě na zvířeti.¹²¹

3.1 Nepovolené činnosti související s užíváním pozemních komunikací

Z důvodu ochrany dálnic, silnic a místních komunikací, stanoví zákon obecné zákazy, jejichž účelem je chránit uvedené komunikace před poškozováním a znečišťováním. U účelových komunikací je ochrana zajištěna pouze obecnými předpisy, zvláště občanským zákoníkem.¹²² Právní ochranu v podobě výčtu zakázaných činností poskytuje pozemním komunikacím ustanovení § 19 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích.

¹¹⁸ KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo. 1. vydání*. Praha: Leges, 2009, str. 120

¹¹⁹ Srov. § 19 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹²⁰ Srov. § 3 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*

¹²¹ Srov. § 3 odst. 2 a násl. zákona č. 361/2000 Sb., *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*

¹²² FASTR, P., ČECH, J. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, se souvisejícími a prováděcími předpisy. 11. aktualizované a rozšířené vydání podle stavu k 1. 2. 2012*. Praha: Linde Praha, 2012, str. 57

3.1.1 Znečištění a poškození pozemních komunikací

Ustanovení § 19 odst. 2 říká, že „*dálnice, silnice, místní komunikace, jejich součásti a příslušenství a veřejně přístupné účelové komunikace s vozovkou je zakázáno znečišťovat nebo poškozovat; veřejně přístupné účelové komunikace bez vozovky je zakázáno poškozovat takovým způsobem, že se tím znemožní jejich obecné užívání.*“¹²³

První ze zakázaných činností je tedy znečišťování a poškozování pozemních komunikací. Na veřejně přístupné účelové komunikace se na rozdíl od silnic, dálnic a místních komunikací vztahuje pouze zákaz je znečišťovat takovým způsobem, jenž by znemožnil jejich obecné užívání. Zákaz se vztahuje i na ty veřejně přístupné účelové komunikace, které nejsou vozovkou, tedy například na lesní a polní cesty. Zakázanými činnostmi v takovém případě jsou ničení, odstranění anebo vybagrování těchto cest, které by znemožnily jejich obecné užívání.¹²⁴

3.1.2 Další zakázané činnosti na pozemních komunikacích

Dalšími zakázanými činnostmi ve vztahu k pozemním komunikacím, jsou činnosti uvedené v § 19 odst. 2 písm. a) – h) zákona o pozemních komunikacích. Tyto zákazy se týkají ale pouze silnic, dálnic a místních komunikací. Veřejně přístupných účelových komunikací se na základě ustanovení § 19 odst. 3 týkají pouze zakázané činnosti uvedené v § 19 odst. 2 písm. a), e), g) a h).

Zakázanými činnostmi podle §19 odst. 2 písm. a) je neoprávněné odstranění, zakrytí, přemístění, osazení anebo pozměnění dopravní značky či dopravního zařízení, včetně zákazu na ně cokoliv umístit. Zakázanou činností je dle odst. 2 písm. b) používání pásových a jiných vozidel, jejichž kola nejsou opatřena pneumatikami nebo gumovými obručemi, dle odst. 2 písm. c) používání sněhových řetězů v úsecích vozovky, kde není dostatečně pokryta sněhem nebo ledem, dle odst. 2 písm. d) používání hrotů v pneumatikách, dle odst. 2 písm. e) vypouštění vody, splašků a jiných tekutých odpadů, dle odst. 2 písm. f) rozjíždění dočasných skládek údržbových hmot, otáčení zemědělských a lesních strojů, dle odst. 2 písm. i) umístování či provozování pojízdných čerpacích stanic.

¹²³ Srov. § 19 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹²⁴ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str.108

3.1.3 Zákaz odstavovat technicky nezpůsobilé silniční vozidlo

Zákaz odstavovat silniční vozidlo zřetelně technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích je uveden v § 19 odst. 2 písm. g) a písm. h). Uvedené zákazy se týkají odstavování tzv. vraku¹²⁵ nebo silničního vozidla, jenž po dobu více než 6 měsíců nesmí být z důvodu marného uplynutí lhůty pro provedení pravidelné technické prohlídky nebo technické způsobilosti vozidla provozováno na pozemních komunikacích.¹²⁶ Podmínky, kdy je silniční vozidlo technicky nezpůsobilé blíže stanovuje § 37 zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích.¹²⁷ Na základě zmíněného ustanovení je silniční vozidlo technicky nezpůsobilé v případě že:

- a) bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v důsledku svých technických závad,
- b) nad míru stanovenou prováděcím právním předpisem poškozují životní prostředí,
- c) provozovatel vozidla neprokázal technickou způsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích způsobem stanoveným zákonem,
- d) na vozidle byly provedeny nepovolené změny či zásahy do identifikačních vozidla (např. VIN).¹²⁸

3.2 Omezení obecného užívání pozemních komunikací

K omezení obecného užívání pozemních komunikací může dojít vícero způsoby. Mezi způsoby omezení obecného užívání pozemních komunikací náleží uzavírky a objížďky, omezení vjezdu některých vozidel, umístování pevných překážek, dočasný zákaz stání nebo zastavení silničních vozidel.

3.2.1 Omezení obecného užívání uzavírkami a objížďkami

První omezení obecného užívání pozemních komunikací je na základě ustanovení § 24 zákona o pozemních komunikacích, jež se týká uzavírek a objížďek,

¹²⁵ Podle § 19 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích je vrakem „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“

¹²⁶ Srov. § 19 odst. 2 písm. g) a h) zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹²⁷ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 109

¹²⁸ Srov. § 37 zákona č. 361/2000 Sb., *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*

kdy „*provoz na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích může být částečně nebo úplně zavřen, popřípadě může být nařízena objížďka*“.¹²⁹ Ačkoliv ustanovení se zmiňuje o uzavření provozu na pozemních komunikacích, v praxi dojde k uzavření pozemní komunikace jako takové. Uzavření komunikace může být buď úplné anebo částečné, kdy je uzavřen například jen jeden jízdní pruh. Pokud dojde k úplnému uzavření pozemní komunikace, je zpravidla nařízena objížďka.¹³⁰ O uzavírce či objížďce rozhoduje příslušný silniční správní úřad, který tak činí na základě žádosti osoby v jejímž zájmu je, aby došlo k uzavírce.¹³¹ Jde tedy o správní řízení zahájené na základě žádosti v souladu s § 44 a násl. správního řádu. Žádost mohou podávat jak fyzické tak právnické osoby, přičemž se mohou nechat pro účely podání žádosti a i dalších postupů v daném řízení zastoupit.¹³² Silniční správní úřad projedná žádost s vlastníkem pozemní komunikace jež má být uzavřena, s vlastníkem pozemní komunikace po níž má být vedena objížďka, s obcí na jejímž zastavěném území má být povolena uzavírka nebo nařízena objížďka a s provozovatelem dráhy, jedná-li se o pozemní komunikace, na níž je umístěna dráha, s Policií České republiky, má-li objížďná trasa vést po silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci. Uzavírka pozemní komunikace by vždy měla trvat co nejkratší dobu, musí být řádně technicky zabezpečena a dále musí vyhovovat provozu a umožnit přístup k sousedním nemovitostem.¹³³ Objížďky a uzavírky vždy taktéž musejí být označeny předepsaným dopravním značením. Označení zabezpečuje žadatel o uzavírku či objížďku na svůj náklad a je odpovědný za jeho stav po dobu, po kterou uzavírka či objížďka trvá. V § 24 odst. 6 zákon o pozemních komunikacích stanovuje pravidlo, které má předcházet sporům vzniklým při nařizování objížďek. Stanovené pravidlo říká, že vlastník dálnice, silnice, místní komunikace nebo veřejně přístupné účelové komunikace po níž je vedena objížďka, je povinen bezúplatně strpět provoz převedený na tuto jeho komunikaci z jiné pozemní komunikace, jež byla uzavřena.¹³⁴ Zákon taktéž výslovně stanoví, že v případě, kdy je pozemní

¹²⁹ Srov. § 24 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹³⁰ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021 str.157

¹³¹ KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo. 1. vydání*. Praha: Leges, 2009, str. 123

¹³² Srov. § 31 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád

¹³³ Srov. § 24 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹³⁴ KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo. 1. vydání*. Praha: Leges, 2009, str. 124

komunikace uzavřena zákonným způsobem, nikdo nemá nárok na náhradu případných ztrát, které mu vzniknou v důsledku uzavírky a objížděky.¹³⁵

K uzavření pozemní komunikace a nařízení objížděky dochází prostřednictvím opatření obecné povahy podle § 171 a násl. správního řádu. Opatření obecné povahy příslušný silniční správní úřad vydá jen když zvláštní zákon stanoví, že správní orgán má vydat závazné opatření vztahující se na neurčitý okruh osob a zároveň toto opatření není rozhodnutím ani právním předpisem.¹³⁶ Opatření obecné povahy v sobě zahrnuje prvky dvou základních forem správní činnosti veřejné správy, a to abstraktních aktů na straně jedné a konkrétních správních aktů na straně druhé. Jeho důležitým znakem je, že „v konkrétní věci závazně upravuje právní poměry nikoli individuálně určeného nebo určitého okruhu osob (adresátů), ale osob vymezených druhově“.¹³⁷

Ve správním řádu je opatření obecné povahy vymezeno negativně, tedy tím, čím není, neboť dle správního řádu „není právním předpisem ani rozhodnutím“.¹³⁸ Negativní zákonné vymezení opatření obecné povahy ovšem vedlo k různým názorům, v jaké situaci je mají správní orgány vydávat. Spory se týkaly zejména toho, zda mají být opatření obecné povahy chápána v materiálním či formálním pojetí. Formální pojetí opatření obecné povahy spočívá v tom, že správní orgány jej vydávají pouze v případě, kdy je jim to uloženo zvláštním zákonem, a to v rozsahu a za podmínek tímto zákonem uvedených. Oproti tomu se u materiálního pojetí opatření obecné povahy posuzuje z hlediska obsahové povahy úkonů správních orgánů. V takovém případě není pro vydání opatření obecné povahy rozhodné, zda je zvláštním zákonem pro určitý správní úkon výslovně stanovena forma opatření obecné povahy.¹³⁹ Nejvyšší správní soud se v rámci rozšířeného senátu svým usnesením č.j. 3 Ao 1/2007–44 přiklonil k pojetí formálnímu. Toto usnesení Nejvyššího správního soudu však bylo následně zrušeno náležením Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 14/07, který se naopak přiklonil k materiálnímu pojetí, ze kterého se vychází i v současnosti. Správní orgány tedy vydávají opatření obecné povahy nejen když tak stanoví zvláštní zákon, ale i v případech, kdy je zapotřebí upravit konkrétní věc ve vztahu k druhově vymezenému okruhu osob.¹⁴⁰

¹³⁵ Srov. § 24 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹³⁶ Srov. § 171 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád

¹³⁷ KOPECKÝ, M. *Správní právo: obecná část. 2. vydání*. Praha: C.H. Beck, 2021, str. 186

¹³⁸ Srov. § 171 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád

¹³⁹ HENDRYCH, D. *Opatření obecné povahy*. In: HENDRYCH, D a kol. *Správní právo. Obecná část. 9. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2016, str. 126

¹⁴⁰ Nález Ústavního soudu ze dne 19.11.2008, sp. zn. Pl. ÚS 14/07

3.2.2 Omezení vjezdu některých vozidel

Omezení vjezdu některých vozidel upravuje § 24a zákona o pozemních komunikacích, jenž stanovuje, že „*tranzitní nákladní dopravu prováděnou nákladním vozidlem nebo jízdni soupravou, jejichž největší povolená hmotnost činí 12 tun a více, lze na silnici II. a III. třídy zakázat nebo omezit stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního předpisu, jen je-li možné využít jinou vhodnou trasu včetně trasy vedoucí po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění*“.¹⁴¹ Toto zákonné ustanovení obsahuje možnost, aby některým vozidlům byl omezen vjezd do určitých míst.¹⁴² Omezení se vztahuje konkrétně na tranzitní nákladní dopravu, přičemž zákon v § 24a odst. 2 uvádí, která vozidla se za tranzitní nákladní dopravu při užití pozemní komunikace nepovažují.¹⁴³ Při případné silniční kontrole je na řidiči vozidla, aby prokázal, že dané vozidlo není tranzitní nákladní dopravou a nevztahuje se tak na něj omezení nebo zákaz dopravy na silnici II. nebo III. třídy, přičemž tuto skutečnost může prokázat dokladem o nákladu, výpisem ze živnostenského rejstříku objednávkou a podobně. Omezení nebo zákazu vjezdu některých vozidel lze docílit stanovením místní úpravy provozu prostřednictvím opatření obecné povahy, za splnění podmínky, že pro tato vozidla je možnost využití alternativní pozemní komunikace. V místech, kde není možné využít jinou vhodnou trasu z důvodu, že zde vedou pouze silnice II. a III. třídy, není možné, aby došlo k omezení nebo zákazu vjezdu některých vozidel podle § 24a zákona o pozemních komunikacích. Tento institut zavedený do zákona novelou z roku 2015, se vztahuje především na průjezdy přes zastavěná území obcí, kde dochází kvůli zvyšující se tranzitní nákladní dopravě ke zpomalování provozu a k poškozování pozemních komunikací. Institut omezení nebo vyloučení vjezdu nákladních vozidel je efektivní jen tehdy, je-li v daném místě policií vykonáván dohled nad dodržováním povinností stanovených příslušnými dopravními značkami. Pokud dohled vykonáván není, je v praxi běžné, že řidiči nákladních vozidel stanovené zákazy nerespektují.¹⁴⁴

¹⁴¹ Srov. § 24a zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁴² KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 172

¹⁴³ Srov. § 24a odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁴⁴ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 172

3.2.3 Pevné překážky

V zákoně o pozemních komunikacích jsou pevné překážky a jejich umístění upraveny v § 29. S ohledem na § 29 odst. 1 jsou pevnou překážkou všechny předměty nacházející se na vozovkách, dopravních ostrůvcích a krajnicích dálnice, silnice a místní komunikace, které nejsou dopravní značkou a zařízením, zábradlím, zrcadlem nebo hláskou.¹⁴⁵ V zákonném výčtu toho, co není pevnou překážkou, chybí uvedené světelné a akustické signály a zařízení pro provozní informace, avšak Kočí¹⁴⁶ a Černín¹⁴⁷ shodně uvádějí, že se nejedná o zákonodárcův záměr, ale spíše o jeho opominutí. Pevná překážka smí být na pozemní komunikaci umístěna podle § 29 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích pouze na základě povolení silničního správního úřadu. Žádost o umístění pevné překážky může podat jak fyzická, tak právnická osoba. Silniční správní úřad věc projedná s vlastníkem dotčené pozemní komunikace a vyžádá si souhlas od Ministerstva vnitra, jde-li o dálnici, v ostatních případech si vyžádá souhlas od příslušného orgánu Policie České republiky.¹⁴⁸ Předpokladem pro vydání povolení o umístění pevné překážky na pozemní komunikaci, je že nebude ohrožena bezpečnost a plynulost silničního provozu, a že žadatel o vydání povolení na svůj náklad obstará všechna k tomu potřebná opatření.¹⁴⁹ Souhlas či nesouhlas dotčených orgánů je závazným stanoviskem ve smyslu § 149 správního řádu, a pokud dotčené orgány s umístěním pevné překážky vysloví nesouhlas, tak silniční správní úřad neprovádí další dokazování a odmítne žádost podle § 149 odst. 3 správního řádu.¹⁵⁰

Ačkoliv lze pevnou překážku umístit na pozemní komunikaci jen na základě povolení silničního správního úřadu za splnění podmínek uvedených v § 29 odst. 2, tak ve skutečnosti k umístění pevných překážek často dochází bez vydání povolení silničního správního úřadu.¹⁵¹ Zákon o pozemních komunikacích

¹⁴⁵ Srov. § 29 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁴⁶ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 211

¹⁴⁷ ČERNÍN, K. § 29 (Pevné překážky) bod 1. In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-05]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

¹⁴⁸ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 211

¹⁴⁹ Srov. § 29 odst. 2 věta druhá zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁵⁰ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 211 a násl.

¹⁵¹ KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo. 1. vydání*. Praha: Leges, 2009, str. 125

v § 29 odst. 3 stanovuje, že „pevné překážky, na jejichž umístění nebylo vydáno povolení, jsou jejich vlastníci povinni odstranit na svůj náklad ve lhůtě stanovené silničním správním úřadem“.¹⁵² Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 15. 11. 2007, sp. zn. 6 Ans 2/2007-128 uvedl, že přestože jsou v odst. 1 a v odst. 3 ve větě druhé uvedeny pouze dálnice, silnice a místní komunikace, tak se pravomoc příslušného silničního správního úřadu nařídit odstranění pevné překážky z pozemní komunikace vztahuje i na veřejně přístupné účelové komunikace. Nejvyšší správní soud v odůvodnění rozsudku argumentoval ustanovením čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod, a sdělil, že vlastníková soukromá práva jsou v tomto případě omezena institutem veřejného užívání pozemních komunikací.¹⁵³ Po marném uplynutí stanovené lhůty je vlastník anebo správce dálnice, silnice či místní komunikace oprávněn pevnou překážku odstranit na náklady jejího vlastníka.¹⁵⁴

3.2.4 Dočasný zákaz stání nebo zastavení silničních vozidel

K dočasnému zákazu stání nebo zastavení na místní komunikaci nebo průjezdním úseku silnice nebo na jejich části dochází opatřením obecné povahy, které vydá příslušný silniční správní úřad.¹⁵⁵ Příslušným silničním správním úřadem je v případě místních komunikací obecní úřad, v případě průjezdního úseku silnice II. nebo III. třídy úřad obce s rozšířenou působností, a v případě průjezdního úseku silnice I. třídy krajský úřad. Silniční správní úřad dočasně zakáže nebo omezí stání nebo zastavení silničních vozidel, je-li to nezbytné z důvodu zajištění bezpečnosti státu, veřejného pořádku, bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, stavebních prací nebo údržby z důvodu přírodních katastrof nebo jiných mimořádných událostí a odstraňování jejich následků.¹⁵⁶ Opatření obecné povahy vydané silničním správním úřadem obsahuje i přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích dle zákona o provozu na pozemních komunikacích.¹⁵⁷ K dočasnému zákazu nebo omezení stání anebo zastavení silničních vozidel může dojít jak z moci úřední, tak i opatřením obecné povahy vydaným na návrh. Návrh musí kromě obecných náležitostí uvedených v § 37 správního řádu obsahovat taktéž

¹⁵²Srov. § 29 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁵³ Rozsudek nejvyššího správního soudu ze dne 15. 11. 2007, sp. zn. 6 Ans 2/2007-128

¹⁵⁴ Srov. § 29 odst. 3 věta druhá zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁵⁵ Srov. § 19a odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁵⁶ Srov. § 19a odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁵⁷ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 114

vymezení rozsahu zákazu nebo omezení zastavení nebo stání, předpokládanou délkou a popis skutečností, jež prokazují naplnění alespoň jednoho z důvodů stanovených v § 19a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích.¹⁵⁸ Navrhovatelem je obvykle vlastník nebo správce pozemní komunikace nebo průjezdního úseku silnice, avšak může jím být kdokoliv.¹⁵⁹ V ustanovení § 19a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích, jsou uvedeny některé odchylky od obecné úpravy řízení o opatření obecné povahy, jenž je upraveno v části šesté správního řádu.¹⁶⁰ Uvedené odlišnosti se týkají zejména lhůty pro zveřejnění návrhu, která činí 10 dnů, a je tedy oproti obecné úpravě zkrácená.¹⁶¹ Zákon stanoví i odlišnou lhůtu pro nabytí účinnosti opatření obecné povahy, kdy opatření obecné povahy vydané dle § 19a zákona o pozemních komunikacích nabývá účinnosti pátým dnem po vyvěšení.¹⁶² Zákon o pozemních komunikacích v § 19a odst. 3 taxativně vymezuje okruh osob, jenž jsou oprávněny podávat námitky na vlastníka nebo správce pozemní komunikace, jíž se má opatření obecné povahy týkat, a jde-li o opatření vydávané na návrh, pak je oprávněn i navrhovatel.¹⁶³

V případě, že dojde k porušení zákazu stání nebo zastavení podle § 19a, má vlastník pozemní komunikace právo odstranit silniční vozidlo z této pozemní komunikace a odstavit jej na vhodném místě. Po odpadnutí důvodů, které vedly k odstranění silničního vozidla, je vlastník pozemní komunikace povinen jej bez zbytečného odkladu vrátit na místo, ze kterého bylo odstraněno, nebo na jiné vhodné místo nacházející se v bezprostředním okolí. V situaci, kdy nebude možné vrátit silniční vozidlo, ani na jiné vhodné místo, je vlastník pozemní komunikace povinen oznámit Policii České republiky a provozovateli silničního vozidla místo, kde je možné si vozidlo vyzvednout a způsob jeho vyzvednutí.¹⁶⁴

Pokud bylo na pozemní komunikaci alespoň sedm dní před prvním dnem dočasného zákazu stání nebo zastavení umístěno dopravní značení, pak nese náklady na odstranění, odstavení a vrácení silničního vozidla jeho provozovatel. To

¹⁵⁸ Srov. § 19a odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁵⁹ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 114

¹⁶⁰ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 115

¹⁶¹ Podle § 172 odst. 1 správního řádu činí lhůta 15 dnů

¹⁶² Podle § 173 ods. 1 správního řádu nabývá opatření obecné povahy účinnosti patnáctým dnem po vyvěšení

¹⁶³ Srov. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád

¹⁶⁴ Srov. § 19b odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

neplatí, pokud provozovatel prokáže závažné důvody, které mu znemožnily, aby vozidlo odstranil včas. Při prokázání závažných důvodů provozovatel vozidla není povinen hradit náklady na odstranění, odstavení a vrácení vozidla. Náklady poté hradí navrhovatel, který požádal o vydání opatření obecné povahy.¹⁶⁵ Závažnými důvody jsou dlouhodobá nemoc, pracovní cesta v zahraničí nebo dovolená.¹⁶⁶ Nicméně Černínová se s tímto názorem neztotožňuje, a uvádí že v případě dlouhodobé nemoci se měla takováto osoba více zajímat o možnosti parkování, přičemž dodává, že především bloková čištění jsou plánována obcemi dlouho dopředu.¹⁶⁷

Jestliže si provozovatel odstraněné vozidlo nevyzvedne v zákonné lhůtě 6 měsíců od doručení oznámení o tom, kde je možné si vozidlo vyzvednout, může vlastník pozemní komunikace silniční správnímu úřadu, který vydal opatření obecné povahy, jímž dočasně zakázal nebo omezil stání nebo zastavení silničních vozidel na pozemních komunikacích, podat návrh o povolení prodeje silničního vozidla ve veřejné dražbě.¹⁶⁸ Vlastník pozemní komunikace v návrhu musí uvést všechny rozhodné skutečnosti a doložit důvody kvůli kterým nebylo možné odstraněné vozidlo vrátit zpět, že o tom provozovatele řádně informoval a že marně uběhla zákonná lhůta ve které mohlo být vozidlo vyzvednuto. Silniční správní úřad uvedené skutečnosti prověří ve správním řízení, a pokud zjistí, že byly splněny všechny zákonem stanovené podmínky, pak rozhodnutím prodej vozidla ve veřejné dražbě povolí.¹⁶⁹ Pokud silniční správní úřad zjistí, že nebyly splněny podmínky podle odst. 1, nebo pokud zjistí, že provozovatel vozidla projevil vůli silniční vozidlo vyzvednout, nebo zjistí závažné důvody, pro které nemohl provozovatel silniční vozidlo vyzvednout, pak prodej ve veřejné dražbě zamítne.¹⁷⁰

3.3 Rozšíření obecného užívání

Zákon o pozemních komunikacích se v § 24b zabývá možností rozšíření obecného užívání. Podstatou institutu rozšíření je povolení užívání některých

¹⁶⁵ Srov. § 19b odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁶⁶ ¹⁶⁶ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 120

¹⁶⁷ ČERNÍNOVÁ, M. k § 19a a § 19b In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-06]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

¹⁶⁸ Srov. § 19b odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁶⁹ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 120

¹⁷⁰ Srov. § 19b odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

pozemních komunikací bez povolení ke zvláštnímu užívání i takovým vozidlům, která jsou specifikována v § 24b odst. 1. Podmínkou však je, aby byla zabezpečena bezpečnost a plynulost silničního provozu, a aby byl ochráněn stav dotčené pozemní komunikace.¹⁷¹ K rozšíření obecného užívání dochází formou opatření obecné povahy, k jehož vydání je zmocněno Ministerstvo dopravy na základě ustanovení § 24b odst. 2 zákona o pozemních komunikacích. Ministerstvo dopravy v opatření obecné povahy určí dálnice, silnice a místní komunikace nebo jejich úseky, na nichž bude možné užít vozidla podle § 24b odst. 1. Ministerstvo dopravy v opatření taktéž uvede další skutečnosti stanovené v § 24b odst. 2 zákona o pozemních komunikacích.¹⁷² K návrhu opatření obecné povahy vydávají dotčené orgány uvedené v § 24b odst. 3 zákona o pozemních komunikacích svá stanoviska.¹⁷³ Návrh opatření obecné povahy se s dotčenými orgány uvedenými v odst. 3 projednává, a pokud se ve lhůtě 30 dnů k návrhu opatření obecné povahy nijak nevyjádří, uplatní se zde fikce souhlasu.¹⁷⁴ Opatření obecné povahy může být vydáno s maximální dobou platnosti 5 let, která může být Ministerstvem dopravy prodloužena, v případě že jsou splněny podmínky pro jeho vydání, které stanovuje zákon. Pokud podmínky splněny nebudou, tak se opatření obecné povahy zruší.¹⁷⁵

3.4 Zpoplatnění obecného užívání pozemní komunikace

Navzdory tomu, že obecné užívání materiálních statků je zpravidla bezplatné, existují výjimky, kdy tomu tak není. Právní úpravu zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací nalezneme v § 20 - § 23 zákona o pozemních komunikacích. Dle § 20 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích zpoplatnění podléhají pozemní komunikace určené vyhláškou Ministerstva dopravy č. 480/2020 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem a vyhláškou Ministerstva dopravy č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným.¹⁷⁶ Pozemní komunikace, které podléhají zpoplatnění, jsou vyjma uvedení ve zmíněných prováděcích právních předpisech

¹⁷¹ Srov. § 24b odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁷² Srov. § 24b odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁷³ KOČI, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 176

¹⁷⁴ Srov. § 24b odst. 4 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁷⁵ Srov. § 24b odst. 2 písm. c) ve spojení s odst. 6 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁷⁶ Srov. § 20 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

také označeny dopravní značkou, která označuje zpoplatnění.¹⁷⁷ V § 20 odst. 2 zákon rozlišuje dva základní druhy zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací, kterými jsou mýtné a časový poplatek. Mýtné je zpoplatněním stanoveným podle typu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci a časový poplatek je zpoplatněním stanovené podle časového období užívání zpoplatněné pozemní komunikace.¹⁷⁸ Zákon o pozemních komunikacích v § 20 odst. 3 vylučuje současné užití obou druhů zpoplatnění za užití zpoplatněné pozemní komunikace.¹⁷⁹ V § 20a zákona o pozemních komunikacích je uveden taxativní výčet subjektů jejichž vozidla jsou osvobozena od zpoplatnění za užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem. Jedná se zejména o takové subjekty, u nichž je veřejný zájem na jejich osvobození od zpoplatnění.¹⁸⁰ Osvobození od zpoplatnění podle § 20a odst. 2 zákona o pozemních komunikacích se na rozdíl od ustanovení § 20a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích vztahuje na všechny uživatele pozemních komunikací. K tomuto osvobození dochází v situaci, kdy „je-li nutno při uzavírce podle §24 užití pro vedení objížďky zpoplatněnou komunikací, je možné užit tuto komunikaci bez zpoplatnění“.¹⁸¹

Zpoplatněním obecného užívání pozemních komunikací, které není mýtným ani časovým poplatkem, se v zákoně o pozemních komunikacích zabývá § 23. Zmíněné ustanovení pojednává o zpoplatnění užití místních komunikací, vymezených v nařízení obce, které slouží ke stání a odstavení silničních vozidel.¹⁸²

3.4.1 Časový poplatek

Časovým poplatkem je zpoplatněno užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny.¹⁸³ Po uhrazení časového poplatku, již není rozhodující počet jízd, nebo vzdálenost ujetá po zpoplatněných pozemních komunikacích, ale to, zda je pozemní komunikace užívána v době, na kterou byl

¹⁷⁷ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021 str. 131

¹⁷⁸ Srov. § 20 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁷⁹ Srov. § 20 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁸⁰ Srov. § 20a odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁸¹ Srov. § 20a odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁸² KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 160

¹⁸³ Srov. § 21 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

časový poplatek uhrazen.¹⁸⁴ Časový poplatek je možné po uvážení řidiče či provozovatele vozidla uhradit na dobu 1 roku, 30 dnů nebo 10 dnů.¹⁸⁵ Výše časových poplatků je stanovena prováděcím právním předpisem, jímž je nařízení vlády č. 240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném. Výše časových poplatků jsou limitovány hranicemi, které nesmí překročit. Časový poplatek za 1 rok nesmí překročit hranici 1500 Kč, za období 30 dnů nesmí překročit hranici 600 Kč a za období 10 dnů nesmí časový poplatek činit více než 400 Kč. U vozidel poháněných zemním plynem nebo biometanem, je maximální výše časového poplatku stanovena hranicí 1000 Kč za 1 rok, 300 Kč za 30 dnů a 200 Kč za 10 dnů.¹⁸⁶ Dle nařízení vlády č. 240/2014 Sb., ve znění nařízení vlády č. 479/2020 Sb., časový poplatek za vozidlo v systému časového zpoplatnění činí na rok 1500 Kč, na 30 dnů 440 Kč a na 10 dnů 310 Kč. Časový poplatek za vozidla v systému časového zpoplatnění, jenž jsou poháněna zemním plynem nebo biometanem, činí na rok 750 Kč, na 30 dnů 220 Kč a na 10 dnů 155 Kč.¹⁸⁷

Úhrada časového poplatku je evidována v Evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění, která je informačním systémem veřejné správy podle zákona č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.¹⁸⁸ Evidence vozidel v systému časového zpoplatnění vede údaje o vozidlech, pro než byl uhrazen časový poplatek, o vozidlech u nichž bylo oznámeno že jsou osvobozena od zpoplatnění, a také údaje o tom, zda jsou vozidla zaevidována v systému elektronického mýtného.¹⁸⁹ V evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění se zapisují údaje o státní poznávací značce vozidla, údaje o státu, v němž je vozidlo registrováno, údaje o počátku a konci období, na které je časový poplatek hrazen a dále údaje o tom, zda je vozidlo poháněno biometanem nebo zemním plynem a adresa elektronické pošty nebo telefonní číslo, pokud byly sděleny.¹⁹⁰ Zapsané údaje se v Evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění uchovávají po dobu 2 let od konce období, pro které byl uhrazen časový poplatek. Správcem této evidence je Státní fond dopravní

¹⁸⁴ TICHÝ, M. § 20 (Zpoplatnění) bod 6. In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-06]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

¹⁸⁵ Srov. § 21 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁸⁶ Srov. § 21 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁸⁷ Srov. § 2 odst. 1 a odst. 2 nařízení vlády č. 479/2020 Sb

¹⁸⁸ Srov. § 21c odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁸⁹ Srov. § 21c odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁹⁰ Srov. § 21a odst 4 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

infrastruktury, který zajišťuje Ministerstvu vnitra, Policii České republiky, Generální inspekci bezpečnostních sborů a orgánům Celní správy České republiky dálkový přístup k údajům uchovávaným v této evidenci. Státní fond dopravní infrastruktury zároveň umožňuje ověřit prostřednictvím dálkového přístupu podle státní poznávací značky vozidla, zda pro toto vozidlo byl uhrazen časový poplatek a na jaké období, případně zda je dotčené vozidlo osvobozeno od zpoplatnění.¹⁹¹

Úhrada časového poplatku je zajišťována Státním fondem dopravní infrastruktury, který může veřejnoprávní smlouvou pověřit třetí osobu výběrem časového poplatku a dalšími činnostmi uvedenými v § 21a odst. 4 a odst. 5. časový poplatek je hrazen buďto v hotovosti na místech k tomu určených Státním fondem dopravní infrastruktury nebo bezhotovostním převodem. Osobě, která časový poplatek uhradila se vydá potvrzení splňující náležitosti uvedené v § 3 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 480/2020 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem.¹⁹²

3.4.2 Mýtné

Právní úprava hrazení mýtného je obsažena v § 22 - § 22k zákona o pozemních komunikacích. Mýtné je výkonovým zpoplatněním, což znamená, že uživatel hradí určitou částku za ujetou vzdálenost po zpoplatněné pozemní komunikaci, jež je určena pro různé typy vozidel.¹⁹³ Hrazení mýtného je ukládáno za účelem dosažení návratnosti nákladů, které byly vynaloženy na zpoplatněné pozemní komunikace, nebo byly vyvolány znečištěním ovzduší z provozu vozidel v systému elektronického mýtného na zpoplatněných pozemních komunikacích anebo byly vyvolané hlukem z provozu vozidel v systému elektronického mýtného na zpoplatněných pozemních komunikacích.¹⁹⁴ Povinnost platit mýtné za užití zpoplatněné pozemní se vztahuje na silniční motorová vozidla s nejméně čtyřmi koly, jejichž největší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny.¹⁹⁵ Povinnost hrazení mýtného platí pro vozidla podle § 22 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích na základě novely zákona č. 347/2009 Sb., od 1. 1. 2010. Dřívější úprava se vztahovala na silniční vozidla se čtyřmi koly, jejichž největší povolená hmotnost činila nejméně 12 tun, a na jízdní soupravy s největší povolenou hmotností činící

¹⁹¹ Srov. § 21c zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁹² Srov. § 21a zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁹³ TICHÝ, M. § 20 (Zpoplatnění) bod 6. In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-07]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

¹⁹⁴ Srov. § 22 odst. 1 písm. a) -c) zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁹⁵ Srov. § 22 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

maximálně 12 tun.¹⁹⁶ Všechna vozidla v systému elektronického mýtného, včetně vozidel osvobozených od zpoplatnění při užití pozemní komunikace, musí být vybavena elektronickým palubním zařízením. Užití zařízení je vázáno na konkrétní vozidlo, které je evidované v systému elektronického mýtného, a je nepřenositelné.¹⁹⁷ Z povinnosti mít vybaveno vozidlo elektronickým palubním zařízením existuje výjimka. Výjimka souvisí se situací, kdy vozidla, jenž užívají zpoplatněnou pozemní komunikaci, tuto komunikaci používají v rámci objížďky. V takovém případě nemusí být vozidla, jejichž největší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny elektronickým palubním zařízením vybavena.¹⁹⁸

Výše sazeb mýtného je stanovena prováděcím právním předpisem podle kritérií, která uvádí § 22 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích.¹⁹⁹ Tímto prováděcím právním předpisem je nařízení vlády č. 240/2014 Sb., které sazby mýtného rozděluje podle emisní třídy vozidla a podle počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy.

Systém elektronického mýtného je provozován Ministerstvem dopravy, které rovněž zajišťuje výběr mýtného. Ministerstvo dopravy výběrem mýtného a provozem systému elektronického mýtného může pověřit organizaci zřízenou Ministerstvem dopravy anebo právnickou osobu, u níž je funkce zakladatele vykonávána jménem státu Ministerstvem dopravy. K přenosu těchto kompetencí může dojít jen se souhlasem vlády.²⁰⁰ Systémy elektronického mýtného v členských státech Evropské unie jsou na základě Směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) 2004/52 o interoperabilitě systémů elektronického silničního mýtného ve Společenství, mezi sebou propojitelné. Díky tomu mohou uživatelé pozemních komunikací, které jsou zpoplatněny mýtným, užívat na těchto komunikacích vozidla za využití jediného elektronického zařízení a za podmínky souhrnné úhrady mýtného osobě poskytující evropskou službu elektronického mýtného.²⁰¹

¹⁹⁶ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 141

¹⁹⁷ Srov. § 22 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

¹⁹⁸ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 142

¹⁹⁹ Srov. § 22 odst. 5 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁰⁰ Srov. § 22a odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁰¹ Srov. § 22b odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

3.4.3 Zpoplatnění spojené s užitím místních komunikací v obcích

Zákon o pozemních komunikacích v ustanovení § 23 umožňuje obcím zpoplatnění obecného užívání místních komunikací nacházejících se na území obce. Obec na základě tohoto ustanovení může vydat nařízení, ve kterém vymezí oblasti obce, ve kterých je možné užít místní komunikace nebo jejich určené úseky k činnostem uvedeným pod písm. a) – c) při zaplacení stanovené ceny.²⁰² Zpoplatnění je uskutečňováno zakoupením parkovacího lístku v parkovacím automatu anebo vydáváním tzv. parkovacích karet, přičemž nad dodržováním zpoplatnění místních komunikací vykonává dohled obecní policie.²⁰³ Zákon u zpoplatnění uvádí, že jeho účelem je organizování dopravy na území obce. Kočí ovšem upozorňuje, že zatímco v praxi panuje všeobecný názor, že zpoplatnění by mělo zabránit blokování parkovacích míst a přispět ke snížení četnosti dopravy v centrech měst, ve skutečnosti tomu tak není.²⁰⁴

²⁰² Srov. § 23 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁰³ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 160 a násl.

²⁰⁴ Tamtéž, str. 161

4. Zvláštní užívání pozemních komunikací

Zvláštní užívání je druhým způsobem veřejného užívání pozemních komunikací. O zvláštní užívání se jedná vždy, když je daný materiální statek užíván způsobem, jenž se vymyká jeho účelovému určení. Výslovně tak stanoví i zákon, když zvláštním užíváním pozemních komunikací je dle § 26 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích užití těchto komunikací jiným než obvyklým způsobem anebo k jinému účelu, než pro které jsou určeny.²⁰⁵ Právní úprava zvláštního užívání pozemních komunikací je obsažena v § 25 zákona o pozemních komunikacích a vztahuje se na dálnice, silnice a místní komunikace. Účelové komunikace jsou ze zvláštního užívání zákonem vyňaty a úprava § 25 zákona o pozemních komunikacích se na ně nepoužije, a to ani v případě veřejně přístupných účelových komunikací.

4.1 Řízení o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací

Zvláštní užívání pozemní komunikace je vázané na povolení příslušného silničního správního úřadu. Příslušný silniční správní úřad vydává toto povolení ve formě správního rozhodnutí ve správním řízení. Podmínkou pro vydání povolení je taktéž souhlas vlastníka dotčené pozemní komunikace, a pokud by zvláštní užívání mohlo ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, tak je zapotřebí souhlas Ministerstva vnitra nebo Policie České republiky, dle toho, zda se jedná o dálnice nebo o ostatní pozemní komunikace.²⁰⁶ Tento souhlas pak bude mít povahu závazného stanoviska ve smyslu § 149 správního řádu.²⁰⁷ Řízení o povolení ke zvláštnímu užívání je zahajováno na základě žádosti, kterou silničnímu správnímu úřadu podá fyzická nebo právnická osoba.²⁰⁸ Silniční správní úřad o zahájení řízení vždy vyrozumí všechny účastníky, kteří jsou mu známi a vlastníkově pozemní komunikace, který není žadatelem je v souladu s § 39 odst. 1 správního řádu usnesením stanovena přiměřená lhůta k provedení souhlasu či nesouhlasu. Vlastník pozemní komunikace svůj souhlas se zvláštním užíváním pozemní komunikace obvykle podmíní splněním určitých podmínek, které následně silniční správní úřad stanoví jako podmínky povolení ke zvláštnímu užívání. Podmínky vlastníka pozemní komunikace jsou přípustné jen v případě, kdy jde o podmínky vztahující

²⁰⁵ Srov. § 25 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁰⁶ Srov. § 25 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁰⁷ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 181

²⁰⁸ Srov. § 25 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

se k technickému zabezpečení zvláštního užívání. Podmínky, jenž mají soukromoprávní charakter silniční správní úřad zamítne a vypořádá se s nimi v rámci odůvodnění rozhodnutí.²⁰⁹ Souhlas vlastníka dotčené pozemní komunikace není vyžadován v případě zvláštního užívání podle § 25 odst. 6 písm. c) bodu 3²¹⁰ a písm. d)²¹¹ zákona o pozemních komunikacích, pokud jde o veřejně prospěšnou stavbu.²¹² Přesto, že souhlas vlastníka pozemní komunikace v takovém případě není zapotřebí, může vlastník vůči návrhu na zvláštní užívání podat námitky, neboť rozhodnutím silničního správního úřadu jsou dotčena jeho práva k pozemní komunikaci. S uplatněnými námitkami se poté musí silniční správní úřad vypořádat ve výroku rozhodnutí o zvláštním užívání a to tak, že je buď přijme anebo zamítne. Silniční správní úřad své rozhodnutí pak řádně zdůvodní v odůvodnění rozhodnutí.²¹³ Náležitosti žádosti o povolení zvláštního užívání silnice, dálnice a místní komunikace v souladu s § 25 odst. 13 stanoví prováděcí vyhláška²¹⁴ k zákonu o pozemních komunikacích. Podle § 40 odst. 1 prováděcí vyhlášky, podává žádost o povolení zvláštního užívání pozemní komunikace „*ten, v jehož zájmu nebo kvůli jeho činnosti má být zvláštní užívání povoleno; jsou-li takovým důvodem stavební práce, předkládá žádost zhotovitel, pokud příslušný silniční správní úřad nestanoví jinak*“.²¹⁵ Kočí uvádí, že prováděcí vyhláška v tomto ustanovení překračuje svůj zákonný rámec.²¹⁶ S jeho názorem souhlasím, protože zákon prováděcí vyhlášku zmocňuje jen k vymezení náležitostí o povolení zvláštního užívání a k vymezení náležitostí rozhodnutí v dané věci, nikoliv k vymezení okruhu osob, jenž mohou podávat žádost o toto povolení. Určení okruhu osob, které mohou být žadatelem v této věci by mělo být obsahem samotného zákona, nebo by měl zákon na prováděcí vyhlášku výslovně odkázat.

²⁰⁹ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 182

²¹⁰ provádění stavebních prací

²¹¹ umístění inženýrských sítí a jiných nadzemních nebo podzemních vedení všeho druhu v silničním pozemku, na něm nebo na mostních objektech

²¹² Srov. § 25 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²¹³ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 183 a násl.

²¹⁴ Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích

²¹⁵ Srov. § 40 odst. 1 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích

²¹⁶ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 184

Silniční úřad vždy vydává povolení ke zvláštnímu užívání na dobu určitou, přičemž v rozhodnutí o povolení stanoví podmínky zvláštního užívání.²¹⁷ Pokud právnická nebo fyzická osoba, které bylo vydáno povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací porušuje podmínky stanovené v rozhodnutí o povolení, může jít být toto povolení odňato.²¹⁸

4.2 Odnětí a změna povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací

Silniční správní úřad, který se dozví o porušení stanovených podmínek, zahájí z moci úřední řízení o odnětí povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací. Výsledkem řízení by měla být ochrana veřejných zájmů, které měly být chráněny podmínkami uloženými v rozhodnutí o povolení zvláštního užívání, a také by měl být obnoven dopravní pořádek.²¹⁹ Osoba, které bylo povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací odejmuto, může na základě ustanovení § 25 odst. 3 zákona o pozemních komunikací znovu požádat o jeho vydání, avšak nové povolení lze vydat až po uplynutí 3 let od právní moci rozsudku o odnětí povolení ke zvláštnímu užívání a na základě nové podané žádosti.²²⁰ Silniční správní úřad může taktéž na základě odůvodněné žádosti držitele povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací rozhodnout o změně tohoto povolení.²²¹ Uživatel, kterému bylo vydáno povolení ke zvláštnímu užívání komunikace, může žádat o změnu vydaného povolení z důvodu, jenž na jeho straně vyvstane po nabytí právní moci povolení. Stejně jako u řízení o povolení ke zvláštnímu užívání se bude jednat o řízení zahajované na základě žádosti, jehož předmět bude změna již vydaného pravomocného rozhodnutí, přičemž výsledkem bude buď povolení změny anebo zamítnutí žádosti.²²²

4.3 Druhy zvláštního užívání pozemních komunikací

Zákon o pozemních komunikacích v ustanovení § 25 odst. 6 udává výčet jednotlivých činností, jež jsou zvláštním užíváním pozemních komunikací.²²³ Výčet uvedený v tomto ustanovení je taxativní, nelze jej rozšiřovat, a žádné další

²¹⁷ Srov. § 25 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²¹⁸ Srov. § 25 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²¹⁹ ČERNÍNOVÁ, M. § 25 (Zvláštní užívání) bod 16 In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-11]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X

²²⁰ Srov. § 25 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²²¹ Srov. § 25 odst. 4 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²²² ČERNÍNOVÁ, M. § 25 (Zvláštní užívání) bod 17, 18 In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-11]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X

²²³ Srov. § 25 odst. 6 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

činnosti, které zde nejsou uvedeny nelze považovat za zvláštní užívání pozemních komunikací.²²⁴ Zvláštní užívání pozemních komunikací, můžeme rozdělit do tří skupin. První skupinou jsou mimořádné přepravy podle odst. 6 písm. a), druhou skupinou je užití atypických vozidel podle odst. 6 písm. b), písm. f) a písm. g) a poslední skupinou je užití komunikací jiným způsobem a k jiným účelům, než ke kterým slouží komunikace, dle již zmíněných písmen odst. 6.²²⁵

4.3.1 Přeprava zvlášt' těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání nadrozměrných vozidel

Prvním způsobem zvláštního užívání, který zákon o pozemních komunikacích zmiňuje, je zvláštní užívání podle § 25 odst. 6 písm. a). Způsob zvláštního užívání pozemních komunikací uvedený ve zmíněném ustanovení se týká přepravy zvlášt' těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání pozemních komunikací nadrozměrnými vozidly.²²⁶ Přeprava souvisí s vozidly, která sama o sobě nebo kvůli svému nákladu nesplňují limitní rozměry a hmotnosti uvedené v zákoně o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích²²⁷ a v jeho prováděcí vyhlášce²²⁸ a musí tedy k pohybu na pozemních komunikacích mít povolení ke zvláštnímu užívání.²²⁹ Vzhledem k tomu, že prováděcí vyhláška sama o sobě žádné konkrétní rozměry či hmotnosti neuvádí, je třeba vycházet z ustanovení § 43a odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích, který na pozemních komunikacích vylučuje užití vozidla jehož hmotnost, rozměry a další uvedené parametry ohrožují bezpečnost provozu nebo stav pozemní komunikace.²³⁰ V odst. 6 pak přímo uvádí, že „hodnoty hmotností a rozměrů

²²⁴ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 186

²²⁵ FASTR, P., ČECH, J. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, se souvisejícími a prováděcími předpisy*. 11. aktualizované a rozšířené vydání podle stavu k 1. 2. 2012. Praha: Linde Praha, 2012, str. 80

²²⁶ Srov. § 25 odst. 6 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²²⁷ zákon č. 56/2001 Sb., zákon 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.

²²⁸ Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

²²⁹ ČERNÍNOVÁ, M. § 25 (Zvláštní užívání) bod 22 In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-13]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X

²³⁰ Srov. § 43a odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

vozidel a jízdních souprav (...) stanoví prováděcí právní předpis“.²³¹ Prováděcím právním předpisem je pak vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel.

Tento typ zvláštního užívání bývá také nazýván jako „*nadměrky*“. Žádost o povolení tohoto druhu zvláštního užívání se předkládá příslušnému silničnímu správnímu úřadu, a musí obsahovat náležitosti stanovené v § 40 odst. 2 prováděcí vyhlášky.²³² V žádosti musí být uvedeno pro jaký účel, v jakém rozsahu a po jakou dobu bude přeprava prováděna. Dále musí být předložen návrh trasy s přibližným časovým rozvržením přepravy a druh, typ a státní poznávací značky vozidel, která budou k přepravě užita, jejich hmotnost, počet, zatížení a rozvor jednotlivých náprav, společně s dalšími požadovanými údaji specifikovanými v prováděcí vyhlášce.²³³ Přepravy, jejichž celková hmotnost činí více než 60 tun nebo jsou nadrozměrných rozměrů, lze povolit jen výjimečně, pokud žadatel prokáže, že u přepravovaného nákladu není možné snížit jeho hmotnost nebo rozměry.²³⁴

4.3.2 Užití pozemních komunikací příliš pomalými motorovými vozidly

Dalším ze způsobů zvláštního užívání pozemních komunikací je dle § 25 odst. 6 písm. b) zákona o pozemních komunikacích „*užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla silničními motorovými vozidly, jejichž nejvyšší povolená rychlost je nižší, než stanoví zvláštní předpis*“.²³⁵ Zákon o provozu na pozemních komunikacích, který je zmiňovaným zvláštním předpisem, v § 35 stanovuje, že na dálnici je povolen provoz jen takových motorových vozidel a jízdních souprav, jejichž nejvyšší dovolená rychlost není nižší než 80 km/h. V úsecích dálnice, které procházejí obcí, je pak povolen provoz i vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší než 65 km/h.²³⁶ Užití pozemních komunikací vozidly, která mají nejvyšší povolenou rychlost nižší, než jsou uvedené rychlosti, je zvláštním užíváním a je k němu nutné mít povolení od silničního správního úřadu.

²³¹ Srov. § 43a odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

²³² KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 186

²³³ Srov. § 40 odst. 2 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích

²³⁴ Srov. § 40 odst. 3 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích

²³⁵ Srov. § 25 odst. 6 písm. b) zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²³⁶ Srov. § 35 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

4.3.3 Statické zábery pozemních komunikací

V § 25 odst. 6 písm. c) zákona o pozemních komunikacích je upraveno šest způsobů zvláštního užívání pozemních komunikací. Konkrétně se jedná o zřizování a provozování reklamních zařízení, umístování a skládání a nakládání materiálů a věcí²³⁷, provádění stavebních prací, zřizování vyhrazeného parkování, zřizování a provozování stánků a o audiovizuální tvorbu.²³⁸ Tyto způsoby zvláštního užívání pozemních komunikací nejsou užitím pozemních komunikací k silniční dopravě, ale jsou jejich statickým záberem. Užívat tímto způsobem je možno dálnice, silnice, místní komunikace ale i silniční pomocné pozemky.²³⁹ Definice silničního pomocného pozemku je obsažena v § 11 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích a rozumí se jím „*pruh pozemku přilehlého po obou stranách k tělesu dálnice, silnice nebo místní komunikace mimo souvisle zastavěné území obcí, který slouží účelům ochrany a údržby dálnice, silnice nebo místní komunikace, pokud tyto pozemky jsou ve vlastnictví vlastníka dálnice, silnice nebo místní komunikace.*“²⁴⁰

4.3.4 Umístování a provozování reklamních zařízení

Vzhledem k tomu, že zákon o pozemních komunikacích se věnuje zřizování a provozování reklamních zařízení nejen v § 25 odst. 6 písm. c) bodu 1 zákona o pozemních komunikacích, ale dává jim samostatnou pozornost i v § 25 odst. 7 tohoto zákona, bude reklamním zařízením věnována v rámci této práce samostatná podkapitola. Pod pojmem reklamní zařízení je dle zákona rozuměno zařízení pro písemnou, obrazovou, světelnou nebo jiný způsobem prováděnou reklamu.²⁴¹ Povolení ke zřizování a provozování reklamních zařízení je udělováno příslušným silničním správním úřadem nejdéle na dobu 5 let, a to za dodržení podmínek uvedených v § 25 odst. 7 zákona o pozemních komunikacích. V povolení stanovené podmínky, musejí být splněny po celou dobu platnosti povolení. Pokud některá z podmínek zanikne, pak je vlastník reklamního zařízení povinen tuto skutečnost oznámit silničnímu správnímu úřadu do 30 dnů. Silniční správní úřad v návaznosti na to povolení ke zvláštnímu užívání odejme.²⁴² Zákon však s nedodržením

²³⁷ O zvláštní užívání se nejedná, pokud jsou věci a materiály umístěny na pozemní komunikaci, které neslouží k údržbě a opravám dotčené pozemní komunikace neprodleně odstraněny

²³⁸ Srov. § 25 odst. 6 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²³⁹ ČERNÍNOVÁ, M. § 25 (Zvláštní užívání) bod 26 In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-13]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X

²⁴⁰ Srov. § 11 odst. 5 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁴¹ Srov. § 25 odst. 6 písm. b) bod 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁴² Srov. § 25 odst. 7 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

povinnosti oznámit silničnímu správnímu úřadu zánik některé z podmínek nespojuje negativní důsledky, a tak lze po vlastnících těžko očekávat dobrovolné plnění této povinnosti.²⁴³ Podmínky, které zákon stanoví pro zřizování a provozování reklamních zařízení, mají za cíl zajistit plynulost, a především bezpečnost provozu, neboť reklamy umístěné na reklamních zařízeních mohou rozptylovat řidiče při řízení vozidla.²⁴⁴ S umístováním a provozem reklamních zařízení souvisí i zákon č. 97/2009 Sb., jehož přechodné ustanovení stanoví, že držitel povolení k umístění a provozu reklamních zařízení vydaného před nabytím účinnosti tohoto zákona, je povinen zajistit, aby pozemní komunikace v místě, kde je umístěna reklama, byla zabezpečena svodidly nebo jiným zabezpečením bránícím střetu vozidel s konstrukcí. Pokud tak neučiní nejpozději do 31. 12. 2009, tak mu povolení uplynutím lhůty zaniká. Současně je nutné zdůraznit i zákon č. 196/2012 Sb., jenž v bodu 2 přechodného ustanovení zavádí, že reklamní zařízení zřízená a provozovaná na dálnicích a silnicích I. třídy nemohou být od 1. 9. 2017 dále provozována, i kdyby měla stále platná povolení ke zvláštnímu užívání.

V zákoně o pozemních komunikacích je v § 25 odst. 10 a odst. 11 obsažena i právní úprava týkající se odstraňování nepovolených reklamních zařízení. Dle ustanovení v odst. 10 je silniční správní úřad, který se dozví o existenci nepovoleného reklamního zařízení, jenž je umístěné na dálnici, silnici, místní komunikaci anebo silničním pomocném pozemku, povinen vyzvat vlastníka k odstranění tohoto zařízení. Silniční správní úřad má na vyzvání vlastníka lhůtu 7 dnů, ode dne, kdy se o tomto zařízení dozvěděl. Vlastník reklamního zařízení je povinen odstranit zařízení neprodleně, nejdéle však do pěti pracovních dnů po doručení výzvy od silničního správního úřadu. V případě, že marně uplyne lhůta, ve které má vlastník reklamní zařízení odstranit, je povinen silniční správní úřad do 15 pracovních dnů toto zařízení zakrýt, a poté přistoupit k jeho odstranění, přičemž tak učiní na náklady vlastníka zařízení.²⁴⁵ Jestliže silniční správní úřad nezjistí, kdo je vlastníkem reklamního zařízení provozovaného navzdory absenci povolení ke zvláštnímu užívání, pak v souladu s § 25 odst. 9 zákona o pozemních komunikacích zveřejní výzvu k odstranění způsobem v místě obvyklým. Po marném uplynutí

²⁴³ ČERNÍNOVÁ, M. § 25 (*Zvláštní užívání*) bod 42. In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-18]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X

²⁴⁴ ČERNÍNOVÁ, M. § 25 (*Zvláštní užívání*) bod 48. In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-18]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X

²⁴⁵ Srov. § 25 odst. 10 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

lhůty 10 dní od zveřejnění výzvy, silniční správní úřad postupuje stejně jako v předešlé situaci a přistoupí do 15 dnů k zakrytí reklamního zařízení a k jeho následnému odstranění. Vzhledem k tomu, že silničnímu správnímu úřadu není znám vlastník umístěného nepovoleného reklamního zařízení, nemůže tak přistoupit k odstranění a likvidaci na jeho náklady, a činí tak na náklady vlastníka nebo správce²⁴⁶ dotčené pozemní komunikace, na které je nepovolené reklamní zařízení umístěno.²⁴⁷

4.3.5 Umístění inženýrských sítí a jiných nadzemních nebo podzemních vedení v silničním pozemku, na něm a na mostních objektech

Dle § 25 odst. 6 písm. d) zákona o pozemních komunikacích, je zvláštním užíváním pozemních komunikací i „*umístění inženýrských sítí a jiných nadzemních nebo podzemních vedení všeho druhu v silničním pozemku, na něm nebo na mostních objektech*“.²⁴⁸ Podle Kočího²⁴⁹ je zvláštním užíváním jen samotný akt umístění sítí do silničního pozemku a při následném provozování sítí, které byly umístěny do pozemku již nedochází ke zvláštnímu užívání a tyto komunikace jsou užívány obvyklým způsobem. Umisťování inženýrských sítí do silničního pozemku probíhá téměř vždy na základě zřízeného práva, které odpovídá věcnému břemenu. Tato práva se zřizují na základě tzv. energetických zákonů anebo podle § 36 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích.²⁵⁰ V případě, kdy by umístění některých sítí mělo souvislost s regulací provozu na dané komunikaci, tak aby nedošlo k poškození umístěných sítí, musí úřad zvážit, zda k dané pozemní komunikaci neexistují alternativní cesty, které by mohly být využity vozidly, u kterých je například z důvodu hmotnosti obava, že by mohly podzemní inženýrské sítě narušit.²⁵¹

²⁴⁶ v případě, že je výkon správy dotčené pozemní komunikace zajišťován jeho prostřednictvím

²⁴⁷ Srov. § 25 odst. 11 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁴⁸ Srov. § 25 odst. 6 písm. d) zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁴⁹ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021, str. 190

²⁵⁰ Tamtéž, str. 190

²⁵¹ ČERNÍNOVÁ, M. § 25 (Zvláštní užívání) bod 37. In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-18]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X

4.3.6 Pořádání sportovních, kulturních, náboženských, zábavních a podobných akcí

Pořádání sportovních, kulturních, náboženských, zábavních a podobných akcí je dle § 25 odst. 6 písm. e) zákona o pozemních komunikacích zvláštním užíváním jen tehdy, kdy tyto akce mohou ohrozit bezpečnost a plynulost silničního provozu.²⁵² Zda pořádaná akce může ovlivnit bezpečnost nebo plynulost provozu musí posoudit sám pořadatel této akce. V případě že vyhodnotí, že v důsledku pořádané akce může být bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemní komunikaci ohrožena, podá si u příslušného silničního správního úřadu žádost o povolení ke zvláštnímu užívání konkrétní komunikace, přičemž náležitosti této žádosti jsou podrobně stanoveny v § 40 odst. 5 prováděcí vyhlášky. Jestliže pořadatel akce nesprávně vyhodnotí, že akce neohrozí a nenaruší plynulost nebo bezpečnost provozu, tak bude za své nesprávné vyhodnocení situace odpovědný.²⁵³

4.3.7 Užití pozemní komunikace pásovými vozidly Armády České republiky a historickými vozidly

Uvedený způsob zvláštního užívání pozemních komunikací je zakotven v § 25 odst. 6 písm. f) zákona o pozemních komunikacích, kde je tímto způsobem užití rozuměno „*výjimečné užití silnice nebo místní komunikace pásovými vozidly Armády České republiky nebo historickými vozidly, jejichž kola nejsou opatřena pneumatikami nebo gumovými obručemi*“.²⁵⁴ Povolení k tomuto způsobu zvláštního užívání není podle 25 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích zapotřebí v době ohrožení státu a válečného stavu. Náležitosti žádosti o povolení k tomuto zvláštnímu užívání stanoví § 40 odst. 4 prováděcí vyhlášky. Vzhledem k tomu, že se právní úprava v § 25 odst. 6 písm. f) zákona o pozemních komunikacích dotýká i zvláštního užívání komunikací historickými vozidly, jež nejsou opatřena pneumatikami nebo gumovými obručemi, musí být dle prováděcí vyhlášky součástí žádosti i navržený způsob ochrany vozovky před poškozením, protože zmíněná vozidla ničí povrch pozemních komunikací.²⁵⁵ V souvislosti s tím, by měla být dána

²⁵² Srov. § 25 odst. 6 písm. e) zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁵³ ČERNÍNOVÁ, M. § 25 (Zvláštní užívání) bod 38. In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-18]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X

²⁵⁴ Srov. § 25 odst. 6 písm. f) zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁵⁵ Srov. § 40 odst. 4 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích

přednost jiným způsobům přepravy těchto vozidel, jako je např. jejich naložení a převezení.²⁵⁶

4.3.8. Užití pozemních komunikací samojízdnými pracovními stroji a přípojnými vozidly traktorů, které nemají schválenou technickou způsobilost

Posledním ze způsobů zvláštního užívání pozemních komunikací je výjimečné užití místní komunikace a silnice samojízdnými pracovními stroji a přípojnými vozidly traktorů, které nemají schválenou technickou způsobilost podle zvláštního předpisu, jejichž právní úpravu nalezneme v § 25 odst. 6 písm. g) zákona o pozemních komunikacích. Stejně jako u předešlých způsobů zvláštního užití pozemních komunikací, je i zde nutné mít povolení ke zvláštnímu užívání, které lze vydat na základě žádosti. Žádost by měla podle § 40 odst. 11 prováděcí vyhlášky obsahovat stanovenou trasu, po které se bude vozidlo pohybovat a přibližnou dobu, jméno a příjmení osoby odpovědné za průběh zvláštního užívání a dále adresu, datum narození a telefon této osoby. Uvedeny by měly být i technické požadavky na vozidlo, tj. zajištění řádného technického stavu brzdového systému, zákaz úniku provozních kapalin a vybavení vozidla funkčním světelným zařízením.²⁵⁷

²⁵⁶ ČERNÍNOVÁ, M. § 25 (Zvláštní užívání) bod 39. In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-19]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X

²⁵⁷ § 40 odst. 11 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích

5. Přestupky

Zákonná definice přestupku je uvedena v § 5 přestupkového zákona, dle kterého „*přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“²⁵⁸ Pojem přestupku je definován kombinací materiálního znaku se znaky formálními, a současně kombinací pozitivního a negativního vymezení.²⁵⁹

Přestupek je pozitivně vymezen v první části své legální definice, ve které je definován jako „*společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem.*“ Je zde definován jak znakem materiálním, tak i znaky formálními. Pozitivním vymezením přestupku jsou jeho obecné pojmové znaky.²⁶⁰ Negativní vymezení přestupku je pak obsaženo v poslední části jeho definice: „*nejde-li o trestný čin*“. Protiprávní jednání nemůže být přestupkem a trestným činem zároveň, a o přestupek se jedná jen tehdy, pokud se nejedná o trestný čin. V případě, že by protiprávním jednáním byly naplněny znaky trestného činu i přestupku, půjde o trestný čin, neboť odpovědnost za přestupek má v takovém případě subsidiární povahu.²⁶¹

Protiprávního jednání, které je přestupkem, se může dopustit fyzická osoba, fyzická podnikající osoba i osoba právnická.²⁶²

5.1 Znaky přestupku

Jak již bylo zmíněno, u přestupků rozeznáváme formální znaky a znak materiální. Formální znaky přestupku se dají dále dělit na obecné zákonné znaky, jež jsou pro všechny přestupky společné, a na znaky typové charakterizující jednotlivé přestupky a rozdělující je od sebe navzájem.²⁶³ Obecnými formálními znaky přestupku jsou protiprávnost, trestnost, přestupková způsobilost a výslovné označení za přestupek v zákoně. Typovými formálními znaky jsou objekt, objektivní stránka, subjekt a subjektivní stránka přestupku. Materiálním znakem přestupku je společenská škodlivost.²⁶⁴

²⁵⁸ Srov. § 5 zákona č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

²⁵⁹ KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část. 2. vydání.* Praha: C.H. Beck, 2021, str. 255.

²⁶⁰ FRUMAROVÁ, K. a kol. *Správní trestání.* Praha: Leges, 2017, str. 25

²⁶¹ KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část. 2. vydání.* Praha: C.H. Beck, 2021, str. 258

²⁶² Tamtéž.

²⁶³ PRÁŠKOVÁ, H. *Základy odpovědnosti za správní delikty. 1. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2013, str. 148.

²⁶⁴ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. 1 vydání.* Praha: C. H. Beck, 2017, str. 52.

5.1.1 Formální obecné znaky přestupku

Prvním z obecných formálních znaků je protiprávnost, která je obligatorním znakem přestupku. Protiprávní jednání je jednání v rozporu s právem. Protiprávním jednáním se současně rozumí takové jednání, při kterém je porušena právní povinnost stanovená zákonem anebo na jeho základě.²⁶⁵ Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu může být přestupkem pouze protiprávní čin. V případě, že chybí znak protiprávnosti, tak nelze vyvozovat odpovědnost za přestupek, neboť se pak jedná o jednání dovolení, které je sice svými znaky podobné přestupku, ale nenaplnuje jeho skutkovou podstatu a není nebezpečné pro společnost. Přestupkem tedy nemůže být jednání, které mu formálně odpovídá, avšak není u něj dána protiprávnost.²⁶⁶

Dalším z obecných formálních znaků přestupku je jeho trestnost. S trestností přestupku je spojena možnost za spáchaný přestupek udělit správní trest.²⁶⁷ Správní tresty, které lze za přestupek udělit, jsou uvedeny v taxativním výčtu přestupkového zákona.²⁶⁸

Třetím z obecných formálních znaků je přestupková způsobilost. Ta je spojena s tím, že fyzická, právnická nebo fyzická podnikající osoba je způsobilá být pachatelem přestupku, tedy že je schopna být subjektem povinností vzniklých v důsledku porušení povinnosti, a je také schopna tyto povinnosti právně relevantně porušit. U fyzických osob je tímto znakem věk pachatele přestupku, kdy v souladu s § 18 přestupkového zákona „za přestupek není odpovědný ten, kdo v době jeho spáchaní nedovršil patnáctý rok svého věku“²⁶⁹ a jeho přičetnost. Fyzických podnikajících osob se týkají znaky přestupkové způsobilosti stanovené pro fyzickou osobu a další podmínky stanovené zákonem. U právnických osob vzniká přestupková způsobilost jejich zapsáním do veřejného rejstříku.²⁷⁰

Posledním obecným formálním znakem je výslovné označení činu za přestupek. Protiprávní jednání, jenž není v zákoně za přestupek výslovně označeno

²⁶⁵ PRÁŠKOVÁ, H. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017, str. 96.

²⁶⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 6. 2011, č.j. 5 As 10/2011-111.

²⁶⁷ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. 1. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2017, str. 53

²⁶⁸ KUČEROVÁ, H., HORZINKOVÁ, E. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2017, str. 65.

²⁶⁹ Srov. § 18 zákona č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

²⁷⁰ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. 1. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2017, str. 53

je buďto pořádkovým anebo disciplinárním deliktem.²⁷¹ Výslovné označení protiprávního jednání jako přestupku vychází z požadavku právní jistoty správních orgánů a adresátů, aby bylo zcela jasně dáno, které jednání je přestupkem a které jím není.²⁷² Přestupek může být definován pouze zákonem a nelze tak učinit jiným právním předpisem nižší právní síly jako je například obecně závazná vyhláška.²⁷³

5.1.2 Formální typové znaky přestupku

Prvním z formálních typových znaků přestupku je objekt přestupku neboli zákonem chráněný zájem, proti němuž směřuje protiprávní jednání.²⁷⁴ U objektu přestupku na základě stupně obecnosti rozlišujeme objekt obecný, druhový a individuální.²⁷⁵

Druhým znakem je objektivní stránka, která je charakterizována jednáním, následkem a příčinnou souvislostí mezi nimi. V § 10 přestupkového zákona je uvedeno, že: „*Jednáním se pro účely tohoto zákona rozumí i opomenutí takového konání, k němuž byl pachatel povinen podle jiného právního předpisu nebo úředního rozhodnutí, v důsledku dobrovolného převzetí povinnosti konat nebo vyplývala-li jeho zvláštní povinnost z jeho předchozího ohrožujícího jednání nebo k němuž byl z jiného důvodu podle okolností a svých poměrů povinen.*“²⁷⁶

Třetím znakem je subjekt, tedy pachatel. Může se jednat o fyzickou osobu, právnickou osobu nebo fyzickou podnikající osobu.²⁷⁷ Zákon může dále stanovit předpoklad, že pachatel přestupku musí mít nějakou *zvláštní vlastnost, způsobilost nebo postavení, které pak charakterizují skutkovou podstatu jako její typový znak.*²⁷⁸ Pak hovoříme o tzv. zvláštním subjektu.²⁷⁹

Posledním znakem je subjektivní stránka. *Subjektivní stránka obsahuje soubor znaků, které charakterizují vnitřní psychický stav pachatele ke skutečným, které zakládají přestupek.*²⁸⁰ Z toho je patrné, že se týká pouze fyzických osob.²⁸¹ Obligatorně zde musí být dáno zavinění (zavinění z nedbalosti,

²⁷¹ KUČEROVÁ, H., HORZINKOVÁ, E. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2017, str. 66

²⁷² PRÁŠKOVÁ, H. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017, str. 100

²⁷³ MATES, P. a kol. *Základy správního práva trestního. 4. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2008, str. 44

²⁷⁴ FRUMAROVÁ, K. a kol. *Správní trestání*. Praha: Leges, 2017, str. 26

²⁷⁵ KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část. 2. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2017, str. 264

²⁷⁶ Srov. §10 zákona č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

²⁷⁷ KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část. 2. vydání*. Praha: C.H. Beck, 2021, str. 270

²⁷⁸ Tamtéž str. 270

²⁷⁹ Tamtéž str. 270

²⁸⁰ Tamtéž str. 271

²⁸¹ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. 1. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2017, str. 57

pokud zákon neuvádí požadavek zavinění úmyslného). Mohou však být dány i jiné znaky subjektivní znaky skutkové podstaty, jako je například motiv nebo cíl pachatele.²⁸²

5.1.3 Materiální znak přestupku

Materiálním znakem se rozumí společenská škodlivost přestupku. Pokud by v daném případě absentovala společenská škodlivost, nemůžeme hovořit o odpovědnosti za přestupek.²⁸³

5.2 Přestupky podle zákona o pozemních komunikacích

K projednání přestupků je obecnou úpravou zákon č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (přestupkový zákon), v němž jsou upraveny podmínky odpovědnosti za přestupek, druhy ukládaných správních trestů a ochranných opatření a zásady pro jejich ukládání, a také postup před zahájením přestupkového řízení a průběh samotného řízení o přestupku.²⁸⁴ Subsidiárně se užívá správní řád. Přestupkový zákon je úpravou vztahující se na všechny přestupky, pokud není zvláštním zákonem stanoveno jinak. Je tedy obecnou právní úpravou k jiným zákonům, které obsahují hmotněprávní a procesněprávní úpravu přestupků, a jsou vůči přestupkovému zákonu úpravou zvláštní na základě právní zásady „*lex specialis derogat legi generali*“.²⁸⁵ Zvláštním zákonem je v případě projednávání přestupků spáchaných na pozemních komunikacích zákon č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích. Zákon o pozemních komunikacích v ustanovení § 42a a § 42b uvádí detailní výčet skutkových podstat přestupků, které lze spáchat na úseku pozemních komunikacích.²⁸⁶

Přestupky, kterých se podle zákona o pozemních komunikacích dopustí fyzická osoba, fyzická podnikající osoba nebo právnická osoba projednává v I. stupni zejména obecní úřad s rozšířenou působností, který tak činí v přenesené působnosti. Přestupky v I. stupni může projednat také Ministerstvo dopravy nebo celní úřad, na základě působností stanovených zákonem pro Ministerstvo dopravy v § 40 odst. 2 písm. i) a pro celní úřady v § 40 odst. 9 zákona o pozemních

²⁸² KOPECKÝ, M. *Správní právo. Obecná část. 2. vydání*. Praha: C.H. Beck, 2021, str. 271

²⁸³ Tamtéž, str.256 a násl.

²⁸⁴ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. 1. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2017, str. 1

²⁸⁵ zvláštní úprava má přednost před normou obecnější

²⁸⁶ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021. 7. aktualizované a doplněné vydání*. Praha: Leges, str. 281

komunikacích. Některé konkrétně uvedené přestupky v § 43 odst. 2 může projednat i Policie České republiky či obecní policie. Policii, obecní policii a celním úřadům je dána možnost, aby některé přestupky byly projednány příkazem na místě, jehož úprava se řídí § 92 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

Příkazem na místě se prostřednictvím příkazového bloku ukládá buďto pokuta anebo peněžitá záruka za splnění povinnosti. Příkazový blok splňující náležitosti dle § 92 odst. 2 přestupkového zákona lze užít jen v případě peněžitého plnění. Pakliže se jedná o nepeněžité plnění jako je např. zabránění věci, bude se postupovat v souladu s § 150 odst. 5 správního řádu. Příkaz na místě lze uložit, pokud pachatel přestupku vysloví souhlas se zjištěným stavem věci, s uložením pokuty, s výší této pokuty a samozřejmě s vydáním příkazového bloku. Příkazem na místě lze uložit pokutu maximálně do 10 000 Kč.²⁸⁷ Svým podpisem pachatel přestupku stvrdí souhlas s již uvedenými skutečnostmi, přičemž jeho podpisem se příkaz namísto stane pravomocným a vykonatelným rozhodnutím, proti kterému nelze podat odpor.²⁸⁸

Pokutu za přešupek ukládá správní orgán, jenž o jejím uložení rozhodl. Příjmy z pokut vybraných správními orgány se poté stávají příjmy státního nebo obecního rozpočtu. Výjimkou jsou pokuty vybrané za přestupky dle § 42b odst. 1 písm. u) týkající se kontrolního vážení vozidel. Tyto pokuty vybírá totožný správní orgán, který o jejich uložení rozhodl. Vybraná pokuta se následně přerozdělí dle procentního určení v zákoně, a předá se příslušnému subjektu, který je dle zákona jejím příjemcem. Z vybrané pokuty je 40 % příjmem vlastníka pozemní komunikace, na které bylo provedeno kontrolní vážení, a pokud se jedná o pozemní komunikaci jejímž vlastníkem je stát, pak je vybraná pokuta příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury. Ze 45 % je vybraná pokuta příjmem kraje, v jehož územním obvodu došlo k provedení kontrolního vážení a z 15 % je příjmem rozpočtu, ze kterého se hradí činnost orgánu, který o uložení pokuty rozhodl.²⁸⁹

²⁸⁷ BOHADLO, D. § 92 odst. 1 (Příkaz na místě a příkazový blok) In: BOHADLO, D., BROŽ, J., KADEČKA, S., PRŮCHA, P., RIGEL, F., ŠŤASTNÝ, V. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-22]. ASPI_ID KO250_2016CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

²⁸⁸ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář. 1. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2017, str. 821

²⁸⁹ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, str. 293

5.2.1 Skutkové podstaty přestupků dle zákona o pozemních komunikacích

Konkrétní skutkové podstaty přestupků, které lze spáchat na úseku pozemních komunikací jsou v zákoně o pozemních komunikacích vymezeny v § 42a a § 42b. Zákon tyto skutkové podstaty dělí na přestupky fyzických osob, které upravuje § 42a, a na přestupky fyzických podnikajících a právnických osob, jež jsou upraveny v ustanovení § 42b zákona o pozemních komunikacích.

Přestupky, které zákon o pozemních komunikacích v uvedených ustanoveních vymezuje se zpravidla týkají omezení veřejného užívání nebo nepovoleného způsobu užívání pozemních komunikací. Příkladem může být ustanovení § 42a odst. 1 písm. a), kdy se fyzická osoba dopustí přestupku v případě, že „v rozporu s § 19 odst. 1 omezí obecné užívání dálnice, silnice, místní komunikace nebo veřejně přístupné účelové komunikace nebo bez povolení podle § 24 nebo v rozporu s tímto povolením neoprávněně zřídí objížďku nebo neoznačí uzavírku nebo objížďku.“²⁹⁰ Přestupku se fyzická osoba dopustí například také v situaci, kdy bez povolení ke zvláštnímu užívání pozemní komunikace užije tuto komunikaci jiným než obvyklým způsobem,²⁹¹ nebo když znečistí či poškodí dálnici, silnici nebo místní komunikaci, její součást nebo příslušenství anebo pokud znečistí či poškodí veřejně přístupnou účelovou komunikaci s vozovkou.²⁹² Za přestupek fyzické osoby na úseku pozemních komunikací považuje i poškození veřejně přístupné účelové komunikace bez vozovky takovým způsobem, že je její obecné užívání vyloučené.²⁹³ Dalšími přestupky, které může fyzická osoba spáchat je nepovolené umístění překážek na pozemní komunikaci či jejich neodstranění, zřizování reklamních zařízení v silničních ochranných pásmech bez povolení dle § 31 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Přestupku se ovšem může dopustit i vlastník nemovitosti, která sousedí s dálnicí, silnicí nebo místní komunikací, a to tak, že nestrpí provádění opatření nezbytných k zabránění sesuvů půdy, padání kamení, lavin a stromů či jejich částí, za předpokladu, že nebezpečí vzniklo výstavbou či provozem pozemní komunikace anebo přírodními vlivy.²⁹⁴ V případě že k nebezpečí sesuvů půdy a pádů lavin a stromů dojde z jednání vlastníka, dopustí se přestupku, jestliže na svůj náklad nepodnikne nezbytná opatření, která by tomu

²⁹⁰ Srov. § 42a odst. 1 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁹¹ Srov. §42a odst. 1 písm. b) zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁹² Srov. §42a odst. 1 písm. g) zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁹³ Srov. § 42a odst. 1 písm. h) zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁹⁴ Srov. §42 a odst. 1 písm. p) zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

zabránila.²⁹⁵ Zákon o pozemních komunikacích uvádí u fyzických osob taktéž přestupky, kterých se dopustí jako řidiči či provozovatelé vozidel.²⁹⁶

Pokuty, které lze za jednotlivé přestupky fyzické osoby uložit stanoví § 42a odst. 8 zákona o pozemních komunikacích.

Ustanovení § 42b zákona o pozemních komunikacích uvádí výčet skutkových podstat přestupků, jichž se může dopustit fyzická podnikající nebo právnická osoba. Tento výčet je velmi podobný výčtu přestupků fyzických osob, s tím, že některé skutkové podstaty přestupků, jako jsou přestupky, kterých se může dopustit řidič vozidla, zde uvedeny nejsou. Jsou zde ovšem navíc obsaženy přestupky, kterých se mohou dopustit provozovatelé vozidel, přičemž tyto přestupky se týkají kontrolního vážení vozidel.²⁹⁷

Za přestupky fyzických podnikajících a právnických osob lze uložit pokuty, jejichž maximální výše stanoví § 42b odst. 6 zákona o pozemních komunikacích.

5.2.2 Kauce

Zákon o pozemních komunikacích upravuje institut kauce v ustanovení § 43a. Celníci a policisté jsou oprávněni vybírat kauce od řidičů motorových vozidel, u nichž je důvodné podezření, že spáchali přestupek. Kauce má v takovém případě sloužit jako záruka pro správní orgány, že se řidič či provozovatel vozidla, jenž je podezřelý ze spáchání přestupku, nebude vyhýbat řízení o přestupku a že dojde k uhrazení uložené pokuty.²⁹⁸

S ohledem na odst. 1 již zmíněného ustanovení je celník oprávněn vybrat kauci v rozmezí od 5 000 Kč do 50 000 Kč od řidiče motorového vozidla, u kterého panuje podezření, že spáchal přestupek na úseku časového zpoplatnění, elektronického mýtného nebo kontrolního vážení. Celník může vybrat kauci od řidiče i v případě, že ze spáchání přestupků uvedených v § 42a odst. 2 až odst. 4 je podezřelý provozovatel tohoto vozidla, a existuje důvodná obava, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení.²⁹⁹

²⁹⁵ Srov. § 42a odst. 1 písm. q) zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁹⁶ Např. ustanovení § 42 a odst. 3 písm. a) nebo § 42a odst. 7 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

²⁹⁷ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, str. 288

²⁹⁸ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, str. 295

²⁹⁹ Srov. § 43a odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

Policista je dle § 43a odst. 2 zákona o pozemních komunikacích oprávněn vybrat kauci v rozmezí od 5 000 Kč do 50 000 Kč od řidiče, v případě, že je řidič podezřelý ze spáchání přestupku v oblasti časového zpoplatnění, elektronického mýtného anebo kontrolního vážení a pokud je důvodná obava, že se bude vyhýbat řízení o přestupku a případné vymáhání pokuty by tak bylo spojeno s nepřiměřenými náklady.³⁰⁰ Výběr kauce však není možný od osoby, jenž požívá imunit a výsad dle zákona či mezinárodního práva.³⁰¹

Policista a celník jsou při výběru kauce od řidiče povinni ho poučit o důsledku výběru kauce a o podmínkách jejího vrácení a započtení, které blíže upravuje § 43b zákona o pozemních komunikacích. Zároveň má řidič právo, aby od policisty či celníka dostal potvrzení o uhrazení kauce, ve kterém bude uveden důvod jejího uložení, výše kauce a konkretizace úřadu příslušného k vedení přestupkového řízení.³⁰² Potvrzení o uhrazení kauce by mělo být vystaveno ve třech stejnopisech, přičemž jedno obdrží řidič, druhé je doručeno provozovateli vozidla³⁰³ a třetí si ponechá příslušník policie či celní správy pro evidenční účely.³⁰⁴ Jestliže kauci vybral policista Policie České republiky, pak musí dodat potvrzení o převzetí kauce úřadu, jenž je příslušný k vedení přestupkového řízení a nejpozději do 2 dnů musí převést kauci vybranou od řidiče na účet tohoto úřadu. Pokud kauci vybral celník, a celní úřad není příslušný k vedení přestupkového řízení, pak musí celní úřad doručit potvrzení o převzetí kauce úřadu, který je příslušný k vedení řízení o přestupku a na jeho bankovní účet do 2 dnů musí převést vybranou kauci.³⁰⁵

Řidič nebo provozovatel, jenž je podezřelý ze spáchání přestupku, se může proti vybrané kauce bránit žalobou na ochranu před nezákonným zásahem, pokynem nebo donucením správního orgánu ve smyslu § 82 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní. Za zásah se však v takovém případě nepovažuje výzva policisty k zaplacení kauce, ale faktické převzetí peněžních prostředků a jejich zadržování.³⁰⁶

V ustanovení § 43b zákon o pozemních komunikacích upravuje situaci, kdy se vybraná kauce v plné výši vrátí, anebo se započte na zaplacení uložené pokuty a

³⁰⁰ Srov. § 43a odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

³⁰¹ Srov. § 43a odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

³⁰² ČERNÍNOVÁ, M. § 43a (Vybírání kaucí) bod 5 a 6. In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-22]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X

³⁰³ v případě, že jde o § 43a odst. 1 písm. b)

³⁰⁴ Srov. § 43a odst. 5 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

³⁰⁵ Srov. § 43a odst. 6 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

³⁰⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15.5.2014, č. j. 9 As 37/2014-43

nákladů řízení. Kauce se vrátí řidiči či provozovateli vozidla v případě, že byla věc odložena, nebo řízení o přestupku bylo zastaveno anebo v řízení o přestupku nebyla uložena pokuta.³⁰⁷ Pokud pokuta uložena byla, bude vybraná kauce započtena na zaplacení uložené pokuty a nákladů řízení, přičemž ve výroku rozhodnutí o uložení správního trestu za přestupek musí být započtení uvedeno. K započtení následně dojde až po nabytí právní moci.³⁰⁸ Jestliže byla vybrána kauce, která převyšuje uloženou pokutu a náklady řízení, bude její zbývající část do 5 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo ode dne uhrazení pokuty uložené příkazem na místě.³⁰⁹

5.2.3 Zabránění v jízdě

Institut zabránění v jízdě je v zákoně o pozemních komunikacích upraven v ustanovení § 43c. Tento institut přímou souvisí s kaucí upravenou § 43b zákona o pozemních komunikacích. K zabránění v jízdě celník či policista přistoupí v situaci, kdy jsou oprávněni od řidiče motorového vozidla vybrat kauci dle § 43a, ale ten ji odmítne složit. V takovém případě policista nebo celník nařídí řidiči vozidla jízdu na nejbližší místo, které je vhodné k odstavení vozidla z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a tam vozidlo zajistí použitím technického prostředku, jenž zabraňuje v odjezdu anebo řidiči zakáže pokračovat v jízdě, přičemž mu zadrží doklady k vozidlu i k nákladu³¹⁰. Zákon přímo neuvádí, kterou z možností by měl policista či celník využít přednostně aby zabránil řidiči pokračovat v jízdě,³¹¹ avšak zajištění vozidla pomocí technického prostředku je nepřipustné, pokud jsou ve vozidle převážena živá zvířata nebo pokud by vozidlo tvořilo překážku na pozemní komunikaci.³¹²

Zákon výslovně stanoví, že náklady, které vznikly jízdou vozidla na vhodné místo jdou stejně tak jako náklady na zabránění v jízdě k tíži řidiče či provozovatele tohoto vozidla.³¹³ Celník nebo policista je povinen v souvislosti s odstavením vozidla poučit řidiče o podmínkách, za kterých dojde k uvolnění vozidla, nebo

³⁰⁷ Srov. § 43b odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

³⁰⁸ Srov. § 43b odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

³⁰⁹ Srov. § 43b odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

³¹⁰ Srov. § 43c odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

³¹¹ ČERNÍNOVÁ, M. § 43c (Zabránění v jízdě) bod 2. In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-22]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X

³¹² KOCÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, str. 299

³¹³ Srov. § 43c odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

k navrácení zadržených dokladů. O zadržení vozidla vydá celník nebo policista řidiči potvrzení, ve kterém uvede výši požadované kauce a správní orgán, jenž je příslušný k vedení řízení o přestupku.³¹⁴ Toto potvrzení vydá celník nebo policista v trojím vyhotovení, přičemž jedno vyhotovené potvrzení obdrží řidič, druhé provozovatel vozidla a třetí si pro evidenční účely ponechá Celní správa či policie.³¹⁵ Pokud Policie České republiky nebo Celní správa nejsou příslušným orgánem k vedení přestupkového řízení, předají zadržené doklady od vozidla a nákladu nejdéle druhý pracovní den ode dne kdy byly zadrženy, úřadu který je příslušný vést řízení o přestupku.³¹⁶ V § 43c odst. 6 zákona o pozemních komunikacích je upravena situace, kdy dojde k uvolnění vozidla nebo k vrácení dokladů k vozidlu a nákladu zadržených policií nebo Celní správou. K uvolnění zadrženého vozidla či k vrácení dokladů k vozidlu a nákladu dojde, pokud byla složena kauce uložená dle §43a, nebo byla-li věc odložena, či bylo řízení o přestupku zastaveno, nebo nebyla-li uložena žádná pokuta v rámci přestupkového řízení. K uvolnění vozidla a vrácení dokladů k vozidlu a nákladu dojde i v případě, že byla zaplácena pokuta uložená příkazem na místě nebo v řízení o přestupku.³¹⁷ Odstranění technického prostředku, tzv. botičky, jež byla umístěna na vozidlo, aby mu bylo zabráněno v odjezdu, provede orgán, který ji na dotčené vozidlo umístil. Zadržené doklady vydá orgán příslušný k vedení řízení o přestupku, kterému byly předány policií nebo Celní správou.³¹⁸

³¹⁴ Srov. § 43c odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

³¹⁵ Srov. § 43c odst. 4 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

³¹⁶ Srov. § 43c odst. 5 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

³¹⁷ Srov. §43c odst. 6 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích

³¹⁸ ČERNÍNOVÁ, M. *§ 43c (Zabránění v jízdě) bod 10*. In: ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-3-22]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X

Závěr

V této práci jsem pojednávala o institutech obecného a zvláštního užívání pozemních komunikací. Cílem mé práce bylo přiblížení pojmu veřejného užívání v souvislosti s užíváním pozemních komunikací, provedení analýzy jeho fungování a poskytnutí uceleného přehledu o této problematice.

V první kapitole jsem se zaměřila na analýzu institutu veřejného užívání jako takového, neboť se jedná o klíčový pojem pro celou diplomovou práci. Zaměřila jsem se především na vymezení doktrinárního pojmu veřejného užívání, jeho předmět, subjekty a ochranu. Neopomenutý nezůstal ani vztah veřejného užívání a vlastnictví, jenž je velmi složitý a jednotná shoda na tuto problematiku nepanuje ani v řadách odborníků.

Následně jsem se v kapitole o pozemních komunikacích zaměřila na to, co se pod pojmem pozemních komunikací rozumí dle zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, jenž je stěžejním předpisem v této oblasti. Dále jsem uvedla kategorizaci pozemních komunikací a přiblížila jsem jakým způsobem probíhá jejich zařazování do jednotlivých kategorií. Jednotlivé kategorie pozemních komunikací, kterými jsou dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace byly rozebrány každá samostatně, s tím, že velký důraz byl kladen na účelové komunikace a jejich specifika. Bližší pozornost jsem v této kapitole věnovala i otázce vlastnictví pozemních komunikací, neboť se jedná o zajímavou problematiku týkající se zejména majetkových poměrů vlastníků pozemních komunikací a vlastníků pozemků, na nichž se tyto komunikace nacházejí.

Další kapitola již byla věnována obecnému užívání pozemních komunikací. Zde jsem uvedla, co se tímto pojmem rozumí a kde nalezneme jeho právní úpravu. Uvedla jsem taktéž, jaké jsou možnosti omezení obecného užívání, a naopak za jakých okolností jej lze rozšířit. V neposlední řadě jsem věnovala pozornost úplatnosti obecného užívání, jakožto výjimce z tohoto užívání, neboť obecné užívání je zpravidla bezplatné. V rámci úplatnosti obecného užívání jsem podrobněji rozebrala problematiku mýtného a časového poplatku a také jejich odlišnosti.

Poté jsem se ve čtvrté kapitole zaměřila na druhý způsob užívání pozemních komunikací, a to na zvláštní užívání. Nejprve jsem představila samotný institut a uvedla za jakých okolností vzniká. Dále jsem uvedla, za jakých okolností lze odejmout či změnit povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací, které vydal příslušný silniční správní úřad. V rámci této kapitoly jsem rovněž přiblížila,

jaké činnosti se považují za zvláštní užívání pozemních komunikací, a to jsem následně více přiblížila.

V poslední kapitole věnující se přestupkům jsem na začátku definovala pojem přestupku a uvedla jsem jeho znaky, které musí být splněny, aby se o přestupek jednalo. Následně jsem uvedla některé skutkové podstaty přestupků, které lze spáchat ve vztahu k veřejnému užívání pozemních komunikací. V rámci této kapitoly jsem taktéž rozebrala kauci jakožto institut, který je možno využít při důvodném podezření ze spáchání přestupku, a institut zabránění v jízdě, který přímo souvisí právě s kaucí, přesněji řečeno s odmítnutím ji složit.

Hlavními zdroji, ze kterých jsem při psaní této diplomové práce čerpala mi byly příslušné zákony upravující problematiku pozemních komunikací a komentářová literatura, zejména pak Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů od R. Kočího. Uvedený komentář mi byl cenným zdrojem informací, neboť mi pomohl se zorientovat v problematice pozemních komunikací a jejich užívání.

Seznam použitých zdrojů

Literatura:

- BOHADLO, D., BROŽ, J., KADEČKA, S., PRŮCHA, P., RIGEL, F., ŠŤASTNÝ, V. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer. ASPI_ID KO250_2016CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.
- ČERNÍN, K., ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.
- FASTR, Pavel, ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem se souvisejícími a prováděcími předpisy*. 11. vydání. Praha: Linde Praha, 2012, 230 s. ISBN 978-80-7201-876-5.
- FRUMAROVÁ, Kateřina. *Správní trestání*. Praha: Leges, 2017. 400 stran. Teoretik. ISBN 978-80-7502-250-9.
- HANDRLICA, Jakub, ed. *Veřejné právo a právo soukromé: aktuální tendence a výzvy veřejnoprávní úpravy plynoucí z problematiky právního dualismu*. Praha: Eva Rozkotová, 2014. 248 stran. ISBN 978-80-87975-10-7.
- HENDRYCH, Dušan a kol. *Právní slovník*. 3. podstatně rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2009. 1481 stran. ISBN 978-80-7400-059-1
- HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní právo. Obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. 599 stran. ISBN 978-80-7400-624-1
- JEMELKA, Luboš. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích: komentář*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2017. 1153 stran. Beckova edice komentované zákony. ISBN 978-80-7400-666-1.
- KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. 416 stran. Praktik (Leges). ISBN 978-80-87212-10-3.
- KOČÍ, Roman. *Účelové pozemní komunikace a jejich právní ochrana*. 2., aktualizované a doplněné vydání podle právního stavu k 1.1.2016. Praha: Leges, 2015. 144 stran. Praktik (Leges). ISBN 978-80-7502-093-2.

- KOČÍ, Roman. Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2021. 483 stran. Komentátor. ISBN 978-80-7502-534-0.
- KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2021. 573 stran. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7.
- KUČEROVÁ, Helena. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou. Praha: Leges, 2017. 832 stran. Komentátor. ISBN 978-80-7502-211-0.
- MÁCHA, Aleš a Karel HUNEŠ. Místní a účelové komunikace. Praha: Leges, 2016. 128 stran. Praktik (Leges). ISBN 978-80-7502-129-8.
- MOTEJL, Otakar. Veřejné cesty: místní a účelové pozemní komunikace. Brno: Kancelář veřejného ochránce práv, 2007. 98 stran. Stanoviska (Kancelář veřejného ochránce práv). ISBN 978-80-254-0663-2.
- PRÁŠKOVÁ, Helena. Nové přestupkové právo. Praha: Leges, 2017. 448 stran. Teoretik. ISBN 978-80-7502-221-9.
- PRŮCHA, Petr, POMAHÁČ, Richard. Lexikon. Správní právo. 1. vydání. Ostrava: Sagit, 2002, 683 s. ISBN 80-7208-314-7.

Odborná periodika:

- SLOVÁČEK, David. Veřejně přístupná účelová komunikace. Právní rozhledy, 2013, č. 13-14.

Právní předpisy:

- 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.
- Usnesení č. 2/1993 Sb. Usnesení předsednictva České národní rady o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součástí ústavního pořádku České republiky

- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel.
- 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 č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 480/2020 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem.
- Zákon č. 13/1997 Sb., zákon 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. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, 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. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Soudní judikatura:

- Nález Nejvyššího správního soudu ze dne 21.9.1932, č.j.10017/32
- Nález Ústavního soudu ze dne 9. 1. 2008, sp. zn. II. ÚS 268/06
- Nález Ústavního soudu ze dne 19.11.2008, sp. zn. Pl. ÚS 14/07
- Rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 5. 2009 sp. zn. 4 Ao 1/2009-58

- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 11. 2007, sp. zn. 6 Ans 2/2007-128
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 9. 2009, č.j. 5 AS 27/2009 – 66
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 12. 2009, č.j. 1 As 76/2009-60
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 12. 2009, sp. zn. 1 AS 76/2009
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 6. 2011, č.j. 5 As 10/2011-111.
- Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 16. 5. 2013, sp. zn. 22 Cdo 2178/2012
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 9. 2013, č. j. 1 As 63/2013 – 49
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15.5.2014, č. j. 9 As 37/2014-43
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 3. 2016, č.j. 7 As 252/2015-25
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 4. 2017, č.j. 2 As 282/2016-54
- Usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č.j. 9 As 15/2012-16
- Usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 29.1. 2014 č.j. 9 AS 15/2012-27

Resumé

This diploma thesis is dedicated to the topic of the public use of roads under the czech law. The main objective of it was to define public use of roads as an opportunity to use the generally accessible material goods by prior unlimited scope of users. This diploma thesis is divided into five chapters, each dedicated to one topic.

First part is focused on the description of public use in general. This part includes the definition of general use, its subject and other things that need to be known in relation to public use.

Following chapter delas with roads. This chapter describes the division of roads into their categories, how they are classified in these categories, and great emphasis is also placed on purposeful roads and their specifics.

Next chapter is focused on the general public use of roads. In this chapter is stated what is meant by this term and where we can find its legal regulation. It also sets out the possibilities for restricting general use and, conversely, the circumstances in which it may be extended. Last but not least, attention is paid to the bribery of general use, as an exception to this use, as general use is usually free. Within the scope of general use, the issue of tolls and time fees, as well as their differences, is discussed in more detail.

This diploma thesis also touches on the topic of special public use of roads, especially the definition of special use and the circumstances in which it arises, as well as individual means of use which are considered as special use of roads.

The last chapter is about offenses that can be committed on the road. In addition to offenses, this chapter focuses on bail and driving disqualifications.