Masarykova univerzita Právnická fakulta

Katedra správní vědy a správního práva

Bakalářská práce

Vybrané problémy správy na úseku pozemních komunikací

Jana Újezdská

2008/ 2009

Čestné prohlášení :

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma *Vybrané problémy správy na úseku pozemních komunikací* zpracovala sama a uvedla jsem všechny použité prameny.

V Rychvaldě dne 20.2.2009

…….

vlastnoruční podpis autora

1 Obsah

1 Obsah **2**

2 Východiska, cíl a metody práce **3**

3 Obecný úvod **5**

4 Prameny právní úpravy **7**

5 Vymezení pojmů, institutů a definic **11**

Pozemní komunikace 11

Kategorie a třídy pozemních komunikací, jejich zařazování a vyřazování 11

Silniční pozemek, součásti a příslušenství pozemních komunikací 14

Speciální stavební úřad a vyvlastňování 15

Křižovatky a sjezdy 16

Schůdnost, sjízdnost, pevné překážky 17

Ochrana pozemních komunikací a jejich styk s okolím 18

6 Postavení vlastníka pozemních komunikací **21**

7 Systém správy na úseku pozemních komunikací **23**

Silniční správní úřady, speciální stavební úřad, celní orgán 23

Správní řád a princip subsidiarity 25

Státní dozor, přestupky a správní delikty 27

8 Užívání pozemních komunikací **30**

Obecné užívání pozemních komunikací 30

Uzavírky a objížďky 31

Zvláštní užívání pozemních komunikací 32

Zpoplatnění obecného užívání a další výjimky 33

Časový poplatek a mýtné 35

Časový poplatek 36

Mýtné a provoz systému elektronického mýtného 37

9 Závěr **44**

10 Resumé **46**

11 Seznam použitých zdrojů **48**

Knižní a časopisecká díla 48

Legislativa: 49

Internetové zdroje: 50

Judikatura: 50

2 Východiska, cíl a metody práce

Ve své bakalářské práci se věnuji problematice správy na úseku pozemních komunikací se zaměřením na vybrané problémy aplikace právních norem pro tuto oblast správního práva. Úvodem vymezím základní terminologii vztahující se k tématu správy na úseku pozemních komunikací. Následně se budu zabývat systémem výkonu správy na úseku pozemních komunikací s přihlédnutím k rozdělení pozemních komunikací do jednotlivých kategorií. V samostatné části práce se zaměřím na systém zpoplatnění obecného užívání dálnic a rychlostních silnic včetně postihů za neplnění daných povinností. V práci se pokusím poukázat na problematické body současné právní úpravy na úseku pozemních komunikací a navrhnout možná řešení.

Důvodem, proč jsem si vybrala toto téma pro zpracování bakalářské práce je především můj zájem o tuto specifickou problematiku, která vychází z profesního zaměření. Pro samotnou práci tak pro mě byla zásadní inspirací i pomocí praktická zkušenost na různých úrovních státní správy na úseku pozemních komunikacích tak, jak se vyvíjela a vyvíjí reforma státní správy v České republice, počínaje zrušením okresních úřadů přes přechod jejich pravomocí na obecní úřady obcí s rozšířenou působností až po problematiku výkonu správní činnosti v této oblasti správního práva na menší pověřené obci. Zároveň jsem čerpala z odborných publikací.

Cílem této práce je snaha o zkoumání aktuálnosti a použitelnosti současné právní úpravy na úseku správy pozemních komunikací. Cílem této práce by měla být možnost, aby práce mohla přispět do vědecké diskuse i praxe správních orgánů. Dále je cílem této práce snaha být komplexní úvahou zahrnující základní otázky a instituty spojené s povahou správy pozemních komunikací a s činnostmi správních orgánů vykonávanými na tomto úseku. Výběrově přitom kladu důraz na některé konkrétní instituty a otázky, které považuji za zásadní a nejproblematičtější, a to na zpoplatnění užívání vymezených úseků dálnic ve formě mýtného a provoz systému elektronického mýtného.

Správa na úseku pozemních komunikací je součástí širší oblasti správy dopravy v rámci správního práva a představuje velmi rozsáhlou a různorodou oblast veřejné správy zabývající se činnostmi, se kterými se každý občan setkává denně, aniž by si uvědomoval jejich význam. Všechny druhy dopravy jsou vzhledem ke svému charakteru, potřebě a významu veřejnými službami, které jsou zpřístupněny pro všechny subjekty za rovných podmínek. Pozemní komunikace tvoří nejrozsáhlejší a jednu z nejdůležitějších součástí dopravní infrastruktury České republiky. Stát prostřednictvím obecně závazných právních norem, a to zejména norem správního práva, a dále také prostřednictvím činnosti soustavy

orgánů veřejné správy vytváří předpoklady pro realizaci této obecné možnosti v dopravě všem subjektům. Zároveň si stát vyhrazuje právo kontrolovat činnost subjektů při samotné realizaci této možnosti, a to zejména dozorem a kontrolou nad bezpečností a plynulostí dopravy, stejně jako nad technickou úrovní dopravních prostředků. [1]

Východiskem práce je pak problém vztahu soukromého a veřejného práva, které v sobě správa na pozemních komunikacích zahrnuje a také otázka jejich prolínání. Pro správu pozemních komunikací je tato otázka navíc významná tím, že se v rámci této zvláštní části správního práva prolíná celá řada právních oblastí a oborů, jako je např. klasické soukromé právo - právo občanské (otázka vlastnická), či klasické veřejné právo - právo finanční (např. poplatky) apod.

Podle tradiční právní nauky je dělení práva na veřejné a soukromé jedním ze základních pravidel, i když v současné době se hranice mezi právem veřejným a právem soukromým stírají.[2] Pro podporu dělení práva na veřejné a soukromé však existuje celá řada teorií, např. teorie zájmová, která základní myšlenku vyjadřuje tak, že jde-li o zájmy veřejné či obecné blaho, jedná se o právo veřejné, naopak jde-li o zájmy jednotlivce, zájmy soukromé, jde o právo soukromé. Další teorií je teorie mocenská dle postavení účastníků příslušného vztahu, zda jsou k sobě navzájem v postavení nadřízeném či rovném.[3] Protože se však jednotlivé teoretické pojetí dělení práva na veřejné a soukromé vyvíjí, je možné nyní sledovat trend směřující k vzájemnému výraznějšímu prolínání těchto dvou typů práva. Obzvláště v případě zpracovávaného tématu správy na pozemních komunikacích, je zde evidentní prolínání práva veřejného a soukromého, kdy má práce je zpracována z pohledu práva veřejného, avšak při výkladu některých institutů správy pozemních komunikací je dotčeno také právo soukromé, a to obzvláště v případě ochrany majetků či osob. Práce rozebírá oblast zvláštní části správního práva jako právo v objektivním smyslu (souhrn právních norem) i když v některých částech se dostávám i k naplnění práv jednotlivých subjektů a vymezení možností jejich činností což charakterizuje právo subjektivní.

Jako základní metody pro práci jsem zvolila metodu komparativní, historicko-komparativní, vědeckou a analytickou.

Zpracování této práce odráží platné předpisy v oblasti správy pozemních komunikacích ke dni 28. 2. 2009.

---

[1] Jurníková, J. a kol.:Správní právo – zvláštní část, 5. doplněné vydání, MU Brno 2004, s.345
[2] viz. blíže Hendrych, D. a kol., Správní právo obecná část, 5. vydání, C.H. Beck, Praha, 2003, s. 23
[3] viz. blíže Hendrych, D. a kol., Správní právo obecná část, 5. vydání, C.H. Beck, Praha, 2003, s. 25

3 Obecný úvod

Pozemní komunikace jsou součástí dopravní infrastruktury, kdy infrastrukturou rozumíme podmínky zabezpečující fungování ekonomiky. Infrastruktura se skládá z technické, sociální a ekonomické oblasti. Obecně se správa infrastruktury řadí do sektoru veřejného práva, a spadá pod kontrolu správních úřadů. Samotná dopravní infrastruktura je vytvořena ze spojovacích sítí a to pozemních, vodních, energetických a jiných.

Komise evropských společenství vydala v roce 1992 Bílou knihu o budoucím vývoji společné dopravní politiky. Podstatnou zásadou dokumentu bylo otevření společného dopravního trhu v průběhu dalších deseti let. Na tuto Bílou knihu navázala současná Bílá kniha Komise Evropských společenství roku 2001 o evropské dopravní politice pro rok 2010: čas rozhodnout, která doplňuje ucelený rámec o perspektivy v oblasti dopravní politiky. Z těchto podkladů přijatých na konferencích a Bílých knih Komise Evropských společenství vychází Dopravní politika České republiky. Podstatou Nové dopravní politiky České republiky se stala obnova stávající sítě pozemních komunikací. Je nutné rozšířit transevropskou silniční síť mezi všemi zeměmi, tento krok je pro naši republiku značně finančně náročný, proto byly zvoleny alternativní zdroje financování investiční výstavby pozemních komunikací, jako je například elektronické mýtné.

Historickému vývoji v České republice vděčíme za to, že se na našem území nachází jedna z nejhustějších dopravních sítí, jenž je srovnatelná i s ostatními členy Evropské unie. Umístěním a hustotou silniční sítě náš stát spadá mezi ty nejvyspělejší státy, i když velká část pozemních komunikací je ve stavu havarijním a částečně schází vzájemné propojení dálnic a rychlostních komunikací.Objem přepravních výkonů a počtu silničních dopravních prostředků rapidně roste a s tím narůstá potřeba rekonstrukce a výstavby komunikací. S jejich kvalitou velmi úzce souvisí bezpečnost, plynulost a rychlost provozu na pozemních komunikací.

Každý dopravní proces v sobě zahrnuje tři prvky. Dopravní cestu (pozemní komunikace, dráha, vodní cesta, letový koridor a letiště), dopravní prostředek (silniční nebo drážní vozidlo, plavidlo, letadlo) a lidského řídícího činitele (řidič, strojvedoucí, kapitán lodi, pilot, popř. obsluha automatického systému řízení). Pozemní komunikace je dopravní cestou pro silniční vozidla, jimiž jsou motocykly, tříkolky a čtyřkolky, osobní automobily, autobusy, nákladní automobily, speciální automobily (např. cisterny, KUKA vozy apod.), tahače, přípojná vozidla, traktory a ostatní vozidla (např. jízdní kola, potahová vozidla, vozíky pro invalidy apod.), „jiná vozidla“, jimiž jsou pracovní stroje (např. kombajny, pojízdné stavební stroje apod.), vojenská vozidla určená pro plnění bojových úkolů (např. obrněný transportér pěchoty), nemotorová vozidla a pracovní stroje tažené nebo tlačené pěšky jdoucí osobou a

malé invalidní vozíky, drážní vozidla hnací i tažená, pokud jejich dopravní cesta (dráha) je umístěna na tělese pozemní komunikace jako společná dopravní cesta i pro vozidla pod písm. a) a b). [4]

V národním hospodářství doprava představuje jednu z nejrozsáhlejších sfér ekonomiky. Taktéž je rovnocenným partnerem průmyslu a zemědělství. Činnosti dopravy, jako např. přeprava nákladů či osob, se tak stávají základem celého systému vnitrooblastních, mezinárodních a územně ekonomických vztahů. Tím je dopravní systém států a celého světa těsně spjat s územně ekonomickými vztahy. Doprava má mimořádný význam v obsluze meziodvětvových vztahů, v hospodářství jednotlivých států a oblasti i ve světovém hospodářství. Jak je tedy zřejmé, v případě právní úpravy na úseku správy pozemních komunikací, obecně jedná o oblast práva, která zajišťuje nejenom správu na daném úseku, ale také velmi výrazně přispívá k ochraně veřejných zájmů. Nedostatečným fungováním orgánů vykonávajících správu na tomto úseku může docházet k národohospodářským a jiným škodám s dopadem pro veřejný sektor, a je tedy nezbytné se této oblasti začít věnovat a podrobněji ji prozkoumat.

Ve své bakalářské práci jsem se zaměřila na vymezení právní úpravy a úseku správy pozemních komunikací z pohledu veřejnoprávního, a to jak z pohledu vztahů jednotlivých předpisů, které upravují nejenom procesní postupy, ale také hmotněprávní úpravu jednotlivých institutů, a to jak obecné a zvláštní užívání pozemních komunikací, tak možnost výstavby nových dopravních staveb, oblast vyvlastňování pozemků ve veřejném zájmu, a zpoplatnění výkonu některých veřejných práv.

---

[44] Fastr, P. Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a vyhláškou. Praha: Linde, a.s., 2003, s. 24

4 Prameny právní úpravy

Úvodem této kapitoly je vhodné zmínit alespoň krátce, co to je vlastně právo na úseku správy pozemních komunikací a kam jej můžeme zařadit v systematice práva. Jak již bylo uvedeno v úvodní části práce, právo na úseku správy pozemních komunikací je právem, které řadíme mezi právo veřejné, s určitými dopady a důsledky pro právo soukromé. Z tohoto hlediska a dále z hlediska tvorby odvozených právních předpisů (např. ministerstev nebo územních samosprávných celků) je důležitým ustanovením čl.2.odst. 3 Listiny základních práv a svobod (resp. obdobně formulovaný čl. 2 odst. 4 Ústavy ČR), podle něhož „*každý může činit, co není zákonem zakázáno a nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá*“. S tímto ustanovením úzce souvisí ustanovení čl. 4 odst.1 Listiny, že povinnosti mohou být ukládány toliko na základě zákona a v jeho mezích a jen při zachování základních práv a svobod, a že meze základních práv a svobod mohou být za podmínek stanovených Listinou upraveny pouze zákonem (čl. 4 odst. 2 Listiny).[5]

Prameny právní úpravy správy na úseku pozemních komunikací upravují nejenom postupy správních orgánů a ochranu zájmů veřejných, ale také přispívají svojí úpravou k ochraně zájmů soukromých, konkrétně k ochraně soukromého vlastnictví. Tato část správního práva není samostatným právním odvětvím, ale můžeme konstatovat, že pojmem veřejná správa na úseku pozemních komunikací rozumíme tu část systému českého práva, kterou představují normy a instituty, jejichž předmětem regulace jsou vztahy na úseku veřejné správy pozemních komunikací ve veřejném zájmu. Veřejný zájem je opakem zájmu soukromého. Můžeme konstatovat, že se jedná o zájmy, které můžeme označit za zájmy obecné, či zájmy neurčitého okruhu subjektů.

Protože každý stát, včetně České republiky, musí plnit povinnosti vyplývající z pravidel mezinárodního práva, a jako specifické oblasti členského státu také práva Evropských společenství (Evropské unie), je nezbytné dbát o to, aby právní úprava České republiky byla v souladu s těmito prameny. Právo Evropských společenství je zvláštním autonomním právem a je závazné v rámci jejích členských států.[6] Jako nejdůležitější právní úpravu Evropského společenství týkající se veřejné správy na úseku pozemních komunikací mohu uvést Směrnici Evropského parlamentu a Rady č. 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o

---

[5] více článek Vedral Josef, Obecně závazné vyhlášky a nařízení obce- legislativní činnost obcí, ze dne 1.12.2003, ASPI- původní texty pro ASPI

[6] viz. blíže Hendrych, D. a kol., Správní právo obecná část, 5. vydání, C.H.Beck, Praha, 2003, s. 53-54

výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly a Směrnici Evropského parlamentu a Rady č. 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, kterou se mění směrnice 1999/62/ES.

Základní úprava problematiky správy pozemních komunikací je obsažena v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o PK) a vyhlášce Ministerstva dopravy České republiky (dále jen ministerstvo dopravy) č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Jak již bylo řečeno, základním pramenem právní úpravy správy na úseku pozemních komunikací je zákon o PK. Na tento zákon pak navazuje řada dalších právních předpisů, které upravují jednak technické podmínky provozu silničních vozidel, a jednak se orientují na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.[7]

Zákon o PK, byl vydán s účinností od 1.4.1997, jako naprosto nový právní předpis nahrazující předchozí zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích (tzv. silniční zákon), kdy oblast dopravy a provozu na pozemních komunikacích musela reagovat na zásadní přechod ze socialistického systému, který podléhal monopolistickému pojetí s centrálním řízením, na zásady tržního hospodářství.[8] Avšak u některých ustanovení nového zákona (§ 20 až 22 zpoplatnění obecného užívání) byla účinnost odložena až od 1.1.1998 (důvodem byla roční platnost dálniční známky). Zároveň byla Ministerstvem dopravy a spojů vydána velmi důležitá vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (dále jen prováděcí vyhláška), jež nabyla účinnosti dnem vyhlášení ve Sbírce zákonů 7.5.1997, a to z důvodu zdržení jejího legislativního procesu oproti zákonu.[9] Vyhláška konkretizuje některá ustanovení zákona o pozemních komunikacích a specifikuje zvláštní správní postupy podle tohoto zákona. Od té doby prošly jak zákon o pozemních komunikacích, tak jeho prováděcí vyhláška, celou řadou změn a novelizací, z nichž nejvýznamnější byla tzv. velká novela zákonem č. 80/2006 Sb. a tzv. změnový zákon č. 186/2006 Sb. související s přijetím stavebního zákona a zákona o vyvlastnění.[10] Byla také vydána důležitá vyhláška č. 3/2007 Sb., o celostátním dopravním informačním systému, na který navazuje projekt Jednotného systému dopravních informací pro ČR, jenž společně realizují Ministerstvo dopravy ČR, Ministerstvo vnitra ČR a Ředitelství silnic a dálnic ČR,

---

[7] Jurníková, J. a kol.:Správní právo – zvláštní část, 5. doplněné vydání, MU Brno 2004, s.345

[8] Historie silničních zákonů : http://cs.wikipedia.org/wiki/Z%C3%A1kon_o_pozemn%C3%ADch_komunikac%C3%ADch

[9] Fastr, P. : Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a vyhláškou, 5. vydání, Linde Praha 2002

[10] Kočí, R. : Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcími předpisy a vzory správních rozhodnutí podle právního stavu k 6.1.2007, Linde Praha 2007, s.8

které je na základě usnesení Vlády ČR zároveň pověřeno provozováním Národního dopravního informačního a řídicího centra.[11]

V těsné návaznosti na zákon o pozemních komunikacích jsou další zákony a podzákonné právní předpisy, které upravují oblasti, na které zákon o pozemních komunikacích odkazuje, příp. které subsidiárně neřeší. Je to v prvé řadě celá soustava prováděcích vyhlášek ministerstva dopravy a jejich následných změn, a ze zákonů zejména zák.č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje správní řízení tam, kde není subsidiárně upraveno zákonem o pozemních komunikacích, dále zák.č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zejména § 77 a § 124, kde je upraveno umísťování dopravního značení na pozemní komunikace a orgány k tomu příslušné. Další obecnou úpravou je zák.č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, podle kterého jsou upraveny postupy speciálních stavebních úřadů pro pozemní komunikace podle § 16 zákona o pozemních komunikacích. Pro postupy v řízení o správních deliktech podle zákona o pozemních komunikacích je obecným právním předpisem zák.č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, pro provádění státní kontroly podle zákona o pozemních komunikacích je obecným právním předpisem zák.č. 552/1991 Sb, o státní kontrole, ve znění pozdějších předpisů. Pro právní režimy účelových komunikací je kromě oblastí subsidiárně řešených v zákoně o pozemních komunikacích obecným právním předpisem občanský zákoník. Další související zákony jsou např. zákon o vyvlastnění, zákon o schvalování veřejných zakázek a další včetně prováděcích vyhlášek a předpisů, jejichž výčet by jistě zabral další stránku.

Je třeba se zmínit také o tom, že vyhl.č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, obsahuje v příl.č. 1 seznam závazných technických norem ČSN, čímž se tyto normy stávají z hlediska právního postavení obecně závazným právním předpisem a jejich dodržení v případě nových staveb pozemních komunikací, příp. stavebních úprav a zásahů do pozemních komunikací, je povinné. Dále příl.č. 1 obsahuje seznam doporučených českých technických norem. Z tohoto pohledu je zajímavé se podívat např. na ust. § 10 zákona o pozemních komunikacích o připojování na pozemní komunikace sjezdy, nájezdy a křižovatkami, kdy podrobná úprava je uvedena v § 11

---

[11] Národní dopravní řídící a informační centrum v Ostravě uvedené do provozu 11.9.2008 je v nepřetržitém provozu sedm dní v týdnu 24 hodin denně v rámci Jednotného systému dopravních informací pro ČR v těsné spolupráci s Policií ČR, Hasičským záchranným sborem, zdravotnickými záchrannými službami, správci komunikací, silničními správními úřady, provozovateli dopravních informačních center měst, řídících center tunelů, provozovateli telematických aplikací a dalšími organizacemi. Sbírá, zpracovává a ověřuje dopravní informace o nehodách, uzavírkách, požárech vozidel, porouchaných semaforech, sjízdnosti komunikací nebo počasí. NDIC bude také řídit dopravu prostřednictvím telematických aplikací na dálnicích v ČR.

a § 12 prováděcí vyhlášky, které se odvolávají na doporučenou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací podle příl.č. 1. Pokud si prostudujeme tuto ČSN zjistíme, že připojování sjezdy se má navrhovat v parametrech podle ČSN 73 6102 Projektování silničních křižovatek, která je ovšem uvedena v příl.č. 1 prováděcí vyhlášky jako závazná česká technická norma. Takže i zdánlivě „ pouze“ doporučené předpisy mohou být při hlubším zkoumání problému ve skutečnosti v některých svých částech obecně závazným právním předpisem.

5 Vymezení pojmů, institutů a definic

Pozemní komunikace

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

Uvedená vozidla musí splňovat technické podmínky provozu podle zvláštních zákonů[12.] Definici silničního vozidla nalezneme v zákoně o podmínkách provozu na pozemních komunikací, a je jím motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích, pro přepravu osob, zvířat nebo věcí. Podle zákona o provozu na pozemních komunikacích je vozidlem myšleno motorové nebo nemotorové vozidlo nebo tramvaj. Že je silničním vozidlem myšlena i tramvaj, lze vyvodit z odkazu zákona o pozemních komunikacích na zákon o dráhách. Podle § 14 zákona o PK ale trolejové vedení ani drážní svršek nejsou součástí pozemní komunikace, a proto není celkem jasné, jakým jiným způsobem by se mohla tramvaj na pozemní komunikaci pohybovat. Definici „jiného vozidla“ dnes v zákoně nenajdeme, podle právních výkladů jím je vozidlo vyrobené k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, které může být při splnění zákonných podmínek schváleno k provozu na pozemních komunikacích, ať už v rámci zvláštního užívání pozemní komunikace nebo v rámci jiného správního institutu.

Pevným zařízením jsou myšleny součásti a příslušenství pozemních komunikací.

Kategorie a třídy pozemních komunikací, jejich zařazování a vyřazování

Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie :

- dálnice
- silnice
- místní komunikace
- účelové komunikace. [13]

Do kategorií se pozemní komunikace zařazují rozhodnutím silničního správního úřadu na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení. Protože zákon o pozemních komunikacích upravuje převážně otázky místních komunikací, silnic a dálnic, a režim účelových komunikací je s ohledem na ústavní ochranu většinou upravován

---

[12] zák.č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích- na tento zrušený zákon stále odkazuje zák.č. 13/1997 Sb., tento zákon již byl nahrazen zákonem o podmínkách provozu na pozemních komunikacích
zák.č. 266/1994 Sb., o dráhách

[13] Názvy jako např. obslužná, příjezdová, přístupová, spojovací komunikace jsou názvy popisné a tyto pozemní komunikace jsou vždy zařazeny do některé z výše uvedených kategorií.

občanskoprávními předpisy, pokud se netýká veřejného zájmu nebo veřejné bezpečnosti, pod režim zařazování rovněž spadají výhradně místní komunikace, silnice a dálnice. Vše, co není zařazeno do kategorie podle zákona o PK nebo podle předchozího zákona č. 135/1961 Sb., a je podle posouzení silničního správního úřadu pozemní komunikací, spadá do kategorie účelových komunikací bez zařazení. Při změně dopravního významu nebo určení pozemní komunikace lze rozhodnutím měnit kategorie pozemních komunikací, příp. úplně z kategorií vyřadit, čímž se stane komunikace účelovou nebo pozemkem pro jiné určení.

Při zařazování a přeřazování jsou velmi důležité také vlastnické vztahy, protože zařazením vznikají vlastníkovi specifická práva a povinnosti, a proto jsou v § 3 určeny podmínky pro vlastnické vypořádání před zařazením pozemní komunikace do určité kategorie.

V návaznosti na předchozí odstavce se zmíním o předchozí právní úpravě silničního zákona, kdy se v socialistickém režimu nerespektovalo soukromé vlastnictví a o pozemních komunikacích rozhodovaly národní výbory, příp. u účelových komunikací, organizace, jimž tyto komunikace sloužily. Místní národní výbory mohly zařadit pozemní komunikaci do sítě místních komunikací, pokud to byly obecně přístupné a užívané ulice, cesty a prostranství, které sloužily místní dopravě a byly jednotně budované a spravované pro území obce.[14] Vlastnictví dotčeného pozemku se neřešilo. Toto zařazení se většinou dělo pouze vyznačením do tzv. „Pasportu místních komunikací“, opravy a výstavba silničního tělesa se často prováděly v dobrovolných akcích občanů (tzv. akce „Z“) , a proto v dnešních dobách dochází ke mnoha sporům o to, komu patří povrch cesty na soukromém pozemku, a zda bylo zařazení do sítě místních komunikací legální. Jsou to spory, které se vlečou již od let devadesátých minulého století a dosud nebyly spolehlivě vyřešeny. V úvahu přichází vyvlastnění pozemků ve veřejném zájmu, ovšem podle zákona o vyvlastnění bývalému majiteli přísluší náhrada ve výši ceny pozemku v místě obvyklé, a protože se tento problém týká spíše menších obcí a měst, nejsou jejich finanční možnosti pro tato vyvlastnění adekvátní. Proto se v praxi stává, že např. při souvislé údržbě pozemní komunikace (celoplošná vysprávka povrchu) je část místní komunikace na pozemku vlastníka, který s dotčením nesouhlasí, vynechána, aby se obec vyhnula případným soudním sporům.

Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovňových křížení,s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. Dálnice je

---

[14] § 21 zák.č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích

přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Podle zákona o provozu na pozemních komunikací je dálnice definována jednodušeji, jako pozemní komunikace označená dopravní značkou „Dálnice“. Místa napojení pro vjezd a výjezd se častěji v praxi nazývají podle závazných ČSN jako připojovací a odbočovací pruh. Těmito pruhy se kromě křižovatek napojují také sousední objekty jako např. odpočívky, čerpací stanice, restaurace, ap.

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezinárodní dopravu.

Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.

- silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace se dále rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do čtyř tříd.

- místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace. Je určena pro rychlou dopravu a přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.[15]
- místní komunikace II. třídy, (tzv. sběrná) která je určena pro dopravu mezi okresy. Je to dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí.[16]
- místní komunikace III. třídy (tzv. obslužná), která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.[17]

---

15 Zejména je bezúrovňově řešen také přechod chodců podchody nebo nadchody. Je zřejmé, že takové místní komunikace se nacházejí výhradně ve velkých městech, zejména v Praze.

16 V praxi se připojování řeší podle místních poměrů, protože budovat pro připojení pozemku s novostavbou jednoho rodinného domu novou příjezdovou komunikaci připojenou na silnici křižovatkou nebo nový odbočovací a připojovací pruh, by bylo pro stavebníka značně nákladné.

17 Těchto komunikací je v obcích většina.

- místní komunikace IV. třídy (pro pěší a smíšený provoz), nepřístupná provozu silničních vozidel nebo se smíšeným provozem.[18]

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Obecně se předpokládá, že účelové komunikace jsou veřejně přístupné za předpokladu dodržení zákonných podmínek všem.

Účelové mohou být i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, které slouží pro potřeby vlastníka. Tyto nejsou přístupné veřejně (obecně), ale v rozsahu a způsobem, který si stanovil vlastník. Jsou to např. komunikace uvnitř nemocničních areálů, výrobních závodů, ap. Silniční správní úřad může rozhodnutím povolit omezení veřejného přístupu na účelovou komunikaci (např. bránou, závorou, dopravní značkou) a potom se účelová komunikace jako veřejně nepřístupná přesune úplně do režimu občanského zákoníku. V praxi dochází k mnoha sporům v případě neoprávněného (nepovoleného silničním správním úřadem) omezení veřejného přístupu a ke sporům, zda pozemek vůbec je účelovou komunikací. Tato problematika je natolik obsáhlá, že by vydala na samostatnou práci, a proto se jí nadále nebudu zabývat, pouze mohu odkázat na doporučené stanovisko veřejného ochránce práv v této věci[19], příp. na „Metodické stanovisko odboru pozemních komunikací Ministerstva dopravy nazvané Analýza procesního postupu silničních správních úřadů při řešení sporu o existenci účelové komunikace“. V této oblasti práva je k dispozici také rozsáhlá judikatura Nejvyššího správního soudu ČR nebo Ústavního soudu ČR.

Silniční pozemek, součásti a příslušenství pozemních komunikací

Silničními pozemky se rozumí pozemky, na nichž je umístěno těleso dálnice, silnice a místní komunikace a silniční pomocný pozemek. Je třeba upozornit, že i pozemek místní komunikace včetně zpevněných a nezpevněných krajnic podle závazné ČSN je ze zákona „silničním pozemkem“.

Zákon o PK dále upravuje vymezení tělesa dálnice nebo tělesa silnice a místní komunikace mimo území zastavěné nebo zastavitelné, těleso v průjezdním úseku, vymezení průjezdního úseku, vymezení zastavěného území, šířky průjezdního úseku na celništi nebo hraničním přechodu, atd. Zde je třeba se zmínit zejména o tom, že v průjezdních úsecích (např. v zastavěných částech měst) je pozemní komunikací pouze vozovka mezi obrubníky,

---

18 Jsou to tzv. obytné zóny, parkoviště, chodníky.
19 www.ochrance.cz, sborník „Veřejné cesty-aktualizovaný“

příp. vozovka přímo sousedícím chodníkem. V okrajových částech zastavěných území je v průjezdním úseku pozemní komunikací část zpevněné vozovky a části nezpevněných krajnic v šíři cca 75 cm (pokud pozemní komunikace nemá odvodňovací příkopy, jinak je těleso vymezeno obdobně jako v nezastavěných částech obce až po vnější hranu náspu).

Silniční pomocný pozemek je 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 Jsou to pozemky až za vnější hranou příkopu, opěrných zdí a náspů. Bývají tam uloženy např. zásněžky a další zařízení pro údržbu.

Součásti dálnice, silnice a místní komunikace jsou vymezeny v § 12 zákona o PK a příslušenství v § 13 zákona o PK. V následujícím ustanovení § 14 je dále specifikováno, která zařízení nejsou součástmi ani příslušenstvím pozemní komunikace.

Přesné rozlišení co je a není součástí nebo příslušenstvím pozemní komunikace je pro silniční správní úřady velmi důležité, zejména pro stanovení věcné příslušnosti např. ve věcech zvláštního užívání, které se týká pouze součástí pozemních komunikací. Také speciální stavební úřady podle § 16 zákona o PK jsou věcně příslušné pouze pro součásti pozemních komunikací. Z toho pak vyplývá, že pro příslušenství PK jsou věcně příslušné obecné stavební úřady. Jestliže se např. vydává stavební povolení pro novou komunikaci včetně jejího odvodnění, veřejného osvětlení, nástupních ostrůvků pro autobusy a sousedních chodníků, bude speciální stavební úřad pro PK povolovat vozovku, dělicí ostrůvky a pásy, chodník, odvodnění a dopravní značení. Obecný stavební úřad povolí veřejné osvětlení včetně např. nasvětlení přechodu pro chodce a nástupní ostrůvky hromadné veřejné dopravy. Již z tohoto hrubého pohledu je jasné, že rozdělení na součásti a příslušenství není úplně ideální a jistě by bylo možno leccos v zákoně vylepšit. V praxi pak dochází k takovým absurditám, že speciální stavební úřad povolí účelovou komunikaci veřejně přístupnou, ale vyjme z ní sjezd, jímž se podle prováděcí vyhlášky tyto komunikace připojují na ostatní PK, a ten se povolí v režimu obecného stavebního úřadu. Myslím si, že tam, kde chybí jednotnost v zákoně, by měl být na místě zdravý rozum úředníka správního úřadu.

Speciální stavební úřad a vyvlastňování

Zákon o pozemních komunikacích zavedl některé další instituty pro ochranu pozemních komunikací.

Jedním z nich je **speciální stavební úřad** pro pozemní komunikace. Pro stavbu dálnice, silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace je speciálním

stavebním úřadem silniční správní úřad. Zvláštním dotčeným orgánem pro stavby pozemních komunikací je orgán Policie ČR. Pro územní a stavební řízení stavby dálnice, silnice, místní komunikace nebo veřejně přístupné účelové komunikace platí zvláštní předpisy o územním plánování a stavebním řádu.[20]

Prováděcí předpis vymezuje[21], pro které stavební úpravy dálnice, silnice a místní komunikace prováděné na silničním pozemku postačí místo stavebního povolení ohlášení speciálnímu stavebnímu úřadu a pro které udržovací práce není třeba ani toto ohlášení. Prováděcí předpis[22] dále stanoví obecné technické požadavky pro stavbu dálnice, silnice a místní komunikace. Nově vydaný prováděcí předpis[23] ke stavebnímu zákonu stanoví rozsah a obsah projektové dokumentace pro dopravní stavby povolované speciálním stavebním úřadem.

Problematikou s dopravními stavbami úzce spojenou je tzv. vyvlastňování. Pro uskutečnění stavby dálnice, silnice nebo místní komunikace lze vlastnické právo ke stavbě, pozemku a zařízení vyvlastnit podle zvláštního právního předpisu.[24] Právo odpovídající věcnému břemeni je právem, které podle zvláštního právního předpisu opravňuje stavebníka ke zřízení požadované stavby na dotčeném pozemku. Jestliže byla zřízena stavba dálnice, silnice nebo místní komunikace na cizím pozemku a vlastníku této stavby se prokazatelně nepodařilo dosáhnout majetkoprávního vypořádání s vlastníkem pozemku, je příslušný speciální stavební úřad oprávněn na návrh vlastníka stavby zřídit věcné břemeno, které je nezbytné pro výkon vlastnického práva ke stavbě. Součástí rozhodnutí o vyvlastnění pozemku nebo práva věcného břemene je stanovení výše jednorázové náhrady podle zvláštního právního předpisu. Stanovuje se cena v místě obvyklá.

Financovat a zajišťovat výstavbu, provozování a údržbu dálnice nebo silnice I. třídy lze na základě smlouvy o převedení výkonu některých práv a povinností státu jako vlastníka dálnice nebo silnice I. třídy (dále jen "koncesionářská smlouva") na právnickou osobu (dále jen "koncesionář") vybranou postupem podle zákona o schvalování veřejných zakázek. [25]

Křižovatky a sjezdy

Dalším významným institutem ochrany pozemních komunikací je povolování připojování pozemních komunikací. Pozemní komunikace lze navzájem připojovat

---

[20] zák.č. 183/2000 Sb., o územním plánování a stavebním řízení, ve znění pozdějších předpisů
[21] § 14-15 vyhl.č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
[22] § 16-36 vyhl.č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
[23] vyhl.č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
[24] 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů
[25] Zákon č. 199/1994 Sb. , o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů

zřizováním křižovatek nebo připojovat na ně účelové komunikace a sousední nemovitosti zřízením sjezdů nebo nájezdů. Přímé připojení sousední nemovitosti na pozemní komunikaci není účelovou komunikací. Zde bych upozornila na to, že není přesně upřesněn význam pojmů sjezd a nájezd, zároveň závazná ČSN 73 6110 dělí připojení na křižovatky, připojení účelových komunikací sjezdem a připojení sousedních nemovitostí samostatným sjezdem. Z toho důvodu se v praxi užívá pouze pojem sjezd. Prováděcí předpis[26] stanoví bližší technické podmínky pro připojování na pozemní komunikace, zároveň činí právně závaznými některé ČSN.

Příslušný silniční správní úřad si před vydáním rozhodnutí o povolení připojení, o úpravě takového připojení nebo o jeho zrušení vyžádá předchozí souhlas vlastníka pozemní komunikace a souhlas příslušného orgánu Policie České republiky. Správní řízení je pak řízením se specifickým okruhem účastníků řízení upraveným subsidiárně zákonem o PK, pro rozhodování platí ale obecné postupy pro správní řízení. [27] Toto pravidlo se užívá také u dalších správních řízení silničního správního úřadu jako je rozhodování o uzavírkách, o zvláštním užívání, o umísťování pevných překážek, o provádění staveb a umísťování reklamních zařízení v silničním ochranném pásmu, atd.

Schůdnost, sjízdnost, pevné překážky

Dálnice, silnice a místní komunikace jsou podle zákonné definice sjízdné, jestliže umožňují bezpečný pohyb silničních a jiných vozidel přizpůsobený stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu těchto pozemních komunikací a povětrnostním situacím a jejich důsledkům.

Zákon o PK uvádí definice pojmu sjízdnost, schůdnost, povětrnostní situace, její důsledky, závada ve sjízdnosti, závada ve schůdnosti, stanovuje odpovědnost za škody vlastníka dálnice, silnice nebo místní komunikace vzniklé uživatelům těchto pozemních komunikací, jejichž příčinou byla závada ve sjízdnosti nebo které jim vznikly v důsledku stavebního stavu nebo dopravně technického stavu těchto komunikací, dále odpovědnost za škody vlastníka nemovitosti, která v zastavěném území obce hraničí se silnicí nebo s místní komunikací, jejichž příčinou byla závada ve schůdnosti na přilehlém chodníku, která vznikla znečištěním, náledím nebo sněhem.[28]

---

[26] § 11-13 vyhl.č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích

[27] zák.č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

[28] V této oblasti dochází k mnoha sporům mezi odbornou veřejností a v průběhu zpracovávání této práce je připravována legislativní změna tak. Zároveň je v této věci dostupná rozsáhlá judikatura, z náž alespoň část je uvedena v závěru této práce v seznamu juikatury.

Prováděcí předpis[29] vymezuje rozsah, způsob a časové lhůty pro odstraňování závad ve sjízdnosti dálnice, silnice a místní komunikace. Obec stanovuje nařízením[30] rozsah, způsob a lhůty odstraňování závad ve schůdnosti místních komunikací a průjezdních úseků silnic (tzv. Plán zimní údržby). Nařízení vydává obec v přenesené působnosti a je tedy výkonem veřejného práva.

Dále v § 28 zákon o PK stanoví postupy při znečištění nebo poškození pozemních komunikací a to vymezením povinností toho, kdo tyto závady způsobil, a dále vymezením práv vlastníka pozemní komunikace. Silniční správní úřad zde vystupuje jako dozorový orgán, který může ke splnění povinností účastníka řízení písemně vyzvat pod hrozbou sankce. Z toho důvodu a také důvodu veřejného zájmu na zachování života a zdraví účastníků silničního provozu se jedná o výkon veřejného práva na úkor práv vlastnických.

V § 29 řeší zákon o PK problematiku umísťování pevných překážek na vozovkách, dopravních ostrůvcích a krajnicích dálnice, silnice a místní komunikace, dále postupy správního orgánu při povolování pevných překážek a také postup při zjištění a následném odstraňování pevné překážky nepovolené.

Silniční správní úřad může v rámci státního dozoru zaslat písemnou výzvu k odstranění závady se stanovením termínu, a to pod hrozbou sankce. Většinou je tato písemná výzva úspěšná. Někdy je nutno ústně dovysvětlit všechny právní dopady , pokud bude viník trvat na svém, ale ještě jsem se ve své praxi nesetkala s případem, kdy by tyto pevné překážky nebyly odstraněny a muselo se přikročit k sankčním opatřením.

Ochrana pozemních komunikací a jejich styk s okolím

Zákon o PK v části šesté řeší ochranu pozemních komunikací. Protože se jedná o veřejný zájem zachování života a zdraví účastníků silničního provozu, dochází zde zákonnou formou k určitému omezení základních práv a svobod, zejména vlastnických práv.

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy (rychlostní, sběrné) a provozu na nich *mimo souvisle zastavěné území obcí* slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby. [31]

Co se rozumí silničním ochranným pásmem a problematiku umísťování reklamních zařízení a jiných objektů v silničním ochranném pásmu lze najít v § 30 - § 33 zákona o PK.

---

[29] § 41-47a vyhl.č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

[30] § 11 zák.č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů

[31] tedy již územním rozhodnutím, přestože do vydání stavebního povolení a případné realizace mohou uběhnout ještě roky

Jak již bylo zmíněno výše, vlastník dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy je ze zákona o PK nadán specifickými právy zásahu do soukromého vlastnictví jiných subjektů, a to proto, že tato práva jsou podložena veřejným zájmem ochrany života a zdraví lidí. Při tom nesmí tato práva neužít nad rámec a odpovídá za škody vzniklé na majetku soukromého subjektu. Mezi tato práva patří vstup na cizí pozemky a stavy na nich stojící v silničním ochranném pásmu, vstup na sousední pozemky a stavby, dokonce ve stavu nouze nebo v naléhavém veřejném zájmu použít nemovitost nebo stavbu v silničním ochranném pásmu nebo přímo sousedící (v praxi jsem se s tímto případem nesetkala, ale taková situace by mohla nastat např. při zajištění tělesa komunikace při povodních, ap.) Vlastník nemovitosti sousedící s průjezdním úsekem silnice nebo s místní komunikací v zastavěném území obce je v nezbytně nutných případech povinen za jednorázovou úhradu strpět zřízení věcného břemene na své nemovitosti spočívajícího v umístění veřejného osvětlení, dopravních značek světelných signálů, dopravních zařízení a zařízení pro provozní informace a tabulek s označením místních názvů. Rozhodnutí o zřízení věcného břemene a o výši úhrady vydává příslušný silniční správní úřad u dopravních značek a zařízení na základě rozhodnutí o jejich užití vydaného orgánem příslušným podle zvláštního předpisu.[32]

Zákon o PK dále v části šesté řeší otázky vzájemného křížení pozemních komunikací s inženýrskými sítěmi, přírodními vodními toky, chráněným územím, vodohospodářskými díly, atd. Protože jde v těchto případech o střet dvou nebo více veřejných zájmů, chráněných zvláštními zákony, je toto křížení možné za kompromisního řešení co největší ochrany jak životního prostředí, tak dalších veřejných zájmů. V případě souběhu inženýrských sítí a pozemní komunikace je řešení podélného umístění do vozovky možné jako úplně poslední po vyloučení všech jiných technických možností.[33]

Křížení silnice a místní komunikace s dráhou se zřizuje mimo úroveň kolejí. Zřízení úrovňového křížení silnice nebo místní komunikace s dráhou (přejezd) může příslušný silniční správní úřad se souhlasem drážního správního úřadu a příslušného orgánu Policie České republiky povolit pouze v případech malého dopravního významu stanovených

---

[32] Toto ustanovení se v praxi nepoužívá, dopravní značky a zařízení lze ve většině případů umístit na silniční pozemek, a tabulky s označením místních názvů – např. ulic, se umísťují na nemovitosti po vzájemné dohodě a s co největším respektováním soukromého vlastnictví.

[33] Toto ustanovení lze odůvodnit neúměrnými náklady na opravu vozovek a také častým omezením provozu na dotčených komunikacích, protože inženýrské sítě je nutno často opravovat, šachtice často neunesou dopravní zátěž a propadají se, a někdy se propadne celý podélný úsek v místě vedení.

prováděcím předpisem. Toto ustanovení se nevztahuje na tramvajovou a trolejbusovou dráhu a na vlečku.[34]

Při používání dálnice, silnice a místní komunikace při velkých stavbách nebo rozsáhlých těžebních pracech má vlastník pozemní komunikace její ochraně práva a investor povinnosti přímo ze zákona o PK. [35]

Na dálnicích, silnicích a místních komunikacích se pro jejich ochranu[36] provádí tzv. kontrolní vážení vozidel. Která vozidla podléhají kontrolnímu vážení specifikuje § 38a zákona o PK. Kontrolní vážení zajišťuje správce pozemní komunikace v součinnosti s celními úřady nebo orgány Policie ČR, také celní úřady a Policie ČR samostatně.

---

[34] V současné době se preferují bezpečnější mimoúrovňová křížení, ale v republice je spousta stávajících úrovňových železničních přejezdů, na jejichž spolehlivě bezpečné technické řešení veřejnost teprve čeká.)

[35] např. vybudovat náhradní komunikaci po dobu stavby, zajištění potřebných úprav se zřetelem na předpokládané dopravní zatížení, vybudování objízdné trasy, odpovědnost za škody

[36] proti deformacím horních vrstev vozovky a vznikům tz. příčného nebo podélného zvlnění

6 Postavení vlastníka pozemních komunikací

Postavení vlastníka pozemní komunikace je velmi specifické, protože vlastník má řadu práv a povinností vyplývajících ze zákona o PK. Některými právy je ze zákona nadán, ač tím jsou omezena základní práva a svobody jednotlivce, jak je tomu například u práva vstupu na cizí pozemky za určitých přesně stanovených podmínek.

Vlastník pozemní komunikace vystupuje často jako jediný další účastník (kromě žadatele) specifických správních řízení, které jsou subsidiárně upraveny v zákoně o pozemních komunikacích. Zejména v řízeních o povolení zvláštního užívání pozemní komunikace, povolení částečných nebo úplných uzavírek a povolení připojení sjezdem nebo křižovatkou.

Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát. Ministerstvo dopravy ČR zřizuje Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) jako státní příspěvkovou organizaci. Základním předmětem činnosti organizace ŘSD je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy. Vnitřní organizační struktura ŘSaD ČR je určena organizačním řádem. Vzhledem k celostátní působnosti organizace jsou její útvary dislokovány na území celé republiky.[37]

Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nacházejí. Kraje zřizují pro správu, údržbu a výkon některých vlastnických práv vlastní příspěvkové organizace. Pro Moravskoslezský kraj, ve kterém žiji a pracuji, je zřízena Správa silnic Moravskoslezského kraje, která je řízena z centrálního ředitelství, dále se dělí na jednotlivá střediska podle okresů a ta se podle významných dopravních bodů (např. hraniční přechody, centrální střediska) dále dělí na jednotlivá cestmistrovství.38

Zákon předpokládá, že vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Nezachází se do takových detailů, kdy na základě socialistického zařazení místní komunikace je vlastníkem pozemku soukromý subjekt a vlastnictví tělesa komunikace jako stavby, která není pevně spojena se zemí základem, a proto není zapsána v Katastru nemovitostí ČR, není nijak právně a někdy ani listinně podloženo. Vychází se z předpokladu, že pokud je komunikace vedena obcí v Pasportu místních komunikací, je vlastníkem obec. Vést takový pasport jako přehled o dopravně technickém a

---

[37] bližší informace na http://www.rsd.cz/Organizace-RSD-CR
[38] bližší infomace na http://www.ssmsk.cz/

stavebním stavu místních komunikací je povinností vlastníka ze zákona o PK. Obec si správu zajišťuje v rámci svých samosprávných činností a údržbu zajišťuje většinou smluvně.

Vlastníkem účelových komunikací je právnická nebo fyzická osoba. Může jím být tedy i obec, často bývá vlastníkem „zapomenutých“ polních cest Česká republika, která vykonává vlastnické právo prostřednictvím Úřadu pro hospodaření s majetkem ČR. Povinnosti vlastníka ze zákona o pozemních komunikacích se většinou na účelové komunikace nevztahují. Zde platí občanskoprávní vztahy včetně odpovědnostních za škody způsobené závadami ve sjízdnosti a schůdnosti.

Prováděcí předpis[39] vymezuje podrobnosti k péči vlastníka pozemní komunikace o dálnici, silnici a místní komunikaci, způsob jejich evidence a náležitosti smlouvy o zajištění správy a údržby dálnic nebo silnic I. třídy. Zejména provádění běžných, hlavních a mimořádných prohlídek komunikace, prohlídky mostních objektů, údržbu a opravy komunikací, údržbu a opravy mostů, rozsah, způsob a časové lhůty pro odstraňování závad ve sjízdnosti, plán zimní údržby, zajištění kontrolního vážení vozidel, atd.

Jak již bylo zmíněno výše, zákon o PK řeší oprávnění vlastníka dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy v silničním ochranném pásmu na nezbytnou dobu a v nezbytné míře vstupovat na cizí pozemky, nebo na stavby na nich stojící, za účelem oprav, údržby, umístění zásněžek, odstraňování následků nehod a jiných překážek omezujících silniční provoz. Přitom je vlastník povinen dbát toho, aby tím byla co nejméně rušena práva vlastníků a aby vstupem a činnostmi nevznikly škody, kterým je možno zabránit. Vznikne-li tím škoda na pozemku nebo na stavbě, je ten, kdo škodu způsobil, povinen ji nahradit; této odpovědnosti se nemůže zprostit. Jedná-li se o pozemní komunikaci nebo její část, pro kterou se nezřizuje silniční ochranné pásmo, platí toto ustanovení pro vstup vlastníka pozemní komunikace na sousední pozemky.

Nelze-li dosáhnout požadovaného účelu jinak, je vlastník dálnice, silnice nebo místní komunikace oprávněn ve stavu nouze nebo v naléhavém veřejném zájmu na zachování sjízdnosti a schůdnosti této pozemní komunikace na nezbytnou dobu, v nezbytné míře a za náhradu použít nemovitost vlastníka v silničním ochranném pásmu, a není-li silniční ochranné pásmo zřízeno, vlastníka sousední nemovitosti.

---

[39] vyhl.č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

7 Systém správy na úseku pozemních komunikací

Státní správu ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace podle § 40 zákona o PK vykonávají především silniční správní úřady a speciální stavební úřady, kterými jsou Ministerstvo dopravy, krajský úřad, obecní úřad obce s rozšířenou působností a obce v přenesené působnosti. Vyhrazenou část státní správy vykonávají celní úřady a celník ve stejnokroji.

Silniční správní úřady, speciální stavební úřad, celní orgán

Silniční správní úřad, speciální stavební úřad a celní orgán je správní orgán, který je příslušný k rozhodování, vedení řízení a k činnostem stanoveným zákonem o PK. Jsou to správní orgány úředního typu povolané k výkonu státní správy v režimu zákona o PK a souvisejících předpisů. K výkonu státní správy dle zákona o PK jsou příslušné silniční správní úřady, speciální stavební úřady a celní orgány tak, jak jejich příslušnost a působnost vymezuje zákon o PK ve svém ustanovení § 40. Zákon o PK upravuje jak příslušnost věcnou tak příslušnost místní. Samotné pojmy silniční správní úřad a speciální stavební úřad nevyžadují označení zvláštní jednotky, které by byla svěřena určitá věcná a územní pravomoc nebo působnost, nýbrž je funkčním označením pro zákonem stanovený a ohraničený okruh záležitostí, náležejícím určitým orgánům jako jejich působnost.

Silničními správními úřady jsou:

- obce,[40]
- obecní úřady obcí s rozšířenou působností,
- krajské úřady,
- Ministerstvo dopravy a spojů.

Silniční správní úřady a speciální stavební úřady mají zákonem přesně vymezenou působnost, u kterých konkrétních typů řízení či u kterých činností vykonávají své svěřené úkoly. Dle ustanovení § 40 zákona o PK můžeme posuzovat i konkrétní okruh úkolů k nimž je příslušný určitý typ správního orgánu. Jsou zde vymezeny konkrétní úkoly k jejichž plnění je příslušná obec, obecní úřad obce s rozšířenou působností, krajský úřad, ministerstvo dopravy, celník ve stejnokroji, celní řad a celní ředitelství.

Obce rozhodují o zařazení pozemní komunikace do kategorie místních komunikací a o vyřazení místní komunikace z této kategorie, projednávají správní delikty podle § 42a a 42b

---

[40] vzhledem k tomu, že jedná o výkon státní správy v přenesené působnosti, bylo by vhodnější zvolit jako orgán státní správy obecní úřad

ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací, s výjimkou správních deliktů, k jejichž projednávání je příslušný celní úřad, vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací.

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací a působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo orgán kraje v přenesené působnosti, projednávají správní delikty podle § 42a a 42b ve věcech dálnic a silnic (všech tříd) podle tohoto zákona a podle zvláštního právního předpisu s výjimkou správních deliktů podle § 42a odst. 2 až 4 a § 42b odst. 2, k jejichž projednávání je příslušný celní úřad, uplatňují stanovisko k územním plánům a regulačním plánům a závazné stanovisko v územním řízení, pokud není příslušné Ministerstvo dopravy nebo krajský úřad.

Krajský úřad povoluje zvláštní užívání silnic II. a III. třídy formou přepravy zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy, pokud trasa přepravy nepřesahuje územní obvod kraje, (jinak je pro tyto silnice silničním správním úřadem obecní řad obce s rozšířenou působností), rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorií silnic II. a III. třídy a o změnách těchto kategorií, rozhoduje o zrušení silnic II. a III. třídy po udělení souhlasu Ministerstvem obrany a Ministerstvem dopravy a spojů, vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic I. třídy s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy a spojů, rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutím obecního úřadu obce s rozšířenou působností a proti rozhodnutím obcí, uplatňuje stanovisko k územně plánovací dokumentaci a závazné stanovisko v územním řízení z hlediska řešení silnic II. a III. třídy.

Ministerstvo dopravy rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice nebo silnice I. třídy a o změnách těchto kategorií, rozhoduje o zrušení dálnice nebo silnice I. třídy po dohodě s Ministerstvem obrany, vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech dálnic a rychlostních silnic, povoluje zvláštní užívání silnic formou přepravy zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy, pokud trasa přepravy přesahuje územní obvod jednoho kraje, (to platí pro všechny kategorie pozemních komunikací), rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutím orgánu kraje v přenesené působnosti, uplatňuje stanovisko k politice územního rozvoje, uplatňuje stanovisko k územně

plánovací dokumentaci a závazné stanovisko v územním řízení z hlediska řešení dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy.

Tato hierarchie správních úřadů umožňuje dohled nad dodržováním zákonnosti podřízených úřadů. Správní orgány instančně vyšší jsou oprávněny a zároveň povinny vykonávat dohled nad zachováváním zákonnosti podřízenými úřady. Jedná se o obecný systém kontrolní a dozorové činnosti státní správy na úseku správy pozemních komunikací.[41] Z předchozího výčtu pravomocí a působnosti jednotlivých silničních správních úřadů a speciálních stavebních úřadů je zřejmá nesourodost a nesystematičnost rozdělení pravomocí mezi jednotlivé vertikální stupně státní správy na úseku pozemních komunikacích.

V § 40 zákona o PK odst. 7 až 9 jsou uvedeny pravomoci a působnost věcná tzv. celních orgánů a to celníka ve stejnokroji, celního úřadu a celního ředitelství. Jejich věcná působnost je omezena na kontrolu, projednávání správních deliktů a rozhodování o opravných prostředcích ve věcech kontrolního vážení vozidel a zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací časovým nebo výkonovým poplatkem.

V rámci výkonu přenesené státní správy je nutno se zmínit o oprávnění obce podle § 23 zákona o PK vydat nařízení (jedná se tedy podle zákona o obcích[42] o výkon přenesené působnosti) o vymezení oblastí obce, ve kterých lze určené úseky místních komunikací užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy, a nařízení o vymezení oblastí obce s časovým a druhovým omezením zásobování pro účely organizování dopravy na území obce. Dále jsou obce podle § 42 prováděcí vyhlášky[43] povinny rozhodnout o zpracování plánu zimní údržby pro místní komunikace. Tato rozhodnutí se realizují v přenesené působnosti vydáním nařízení obce podle zákona o obcích.[44]

Správní řád a princip subsidiarity

Princip subsidiarity je obecné vymezení určité podpůrnosti jednotlivých právních předpisů upravujících danou problematiku. Obecně můžeme takovouto podpůrnost vymezit jako vztah obecné právní úpravy k právní úpravě speciální neboli zvláštní. Konkrétně ve správě pozemních komunikací můžeme hovořit o situacích, kdy stěžejní právní předpis, za

---

[41] V praxi pak státní správa na území bývalých okresů probíhá tak, že silniční správní úřady pověřených obcí a obcí s rozšířenou působností jsou v průběžném kontaktu mezi sebou, se správcem silnic II. a III. tř., tj. územním střediskem Správy silnic a také s dopravními inženýry Policie ČR. Tato spolupráce a součinnost je nutná, protože i v té nejmenší obci se zpravidla nachází nějaká silnice II. a III. tř., která je provozně propojena s místními a účelovými komunikacemi, a na všech kategoriích pozemních komunikací na území obce se umísťuje vodorovné a svislé dopravní značení, které podle zvláštního zákona, spadá do věcné působnosti obcí s rozšířenou působností v součinnosti s příslušným orgánem Policie ČR.

[42] § 11 zák.č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů

[43] vyhl.č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

[44] § 11 zák.č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů

který můžeme považovat zákon o PK, se na určité správněprávní vztahy nepoužije, či je doplněn právní úpravou jiného předpisu. Subsidiarita zde může vystupovat jak v rovině hmotně právní tak v rovině procesně právní, kdy v rovině hmotně právní se použije hmotně právní úprava jiného předpisu přednostně před zákonem o PK. Procesně právní subsidiarita upravuje otázku použitelnosti předpisů obsahujících procesní postupy při činnostech veřejné správy. Z pohledu procesně právní subsidiarity můžeme konstatovat, že právní úprava všech postupů, řízení a či jiných činností v režimu zákona o PK je součástí veřejného práva a jako taková je jedním z typických případů zvláštního režimu správního řízení s procesní úpravou částečně odchylnou od obecné úpravy správního řádu.

Právním předpisem, který se použije subsidiárně na úpravu práv a povinností dotčených osoba a na úpravu postupů dle zákona o PK je stavební zákon č. 183/2006 Sb., který upravuje postupy speciálních stavebních úřadů při povolování dopravních staveb, jejich užívání, opravy, údržby a odstraňování a dále jednotlivá práva a povinnosti vyplývající ze správně právních vztahů v této oblasti. Subsidiarita stavebního zákona je stanovena mimo jiné i proto, že působnost speciálního stavebního úřadu pro dopravní stavby, je přímo uvedena ve stavebním zákoně, a tím se stavební zákon stává pro postupy a rozhodování subsidiárním vůči zákonu o PK.

Správní řízení podle zákona o PK, je řízení jehož cílem je vydání rozhodnutí ve věcech upravených zákonem o PK. Jedná se o zvláštní typ správního řízení, které je vedeno speciálními orgány veřejné správy, a to tzv. silničními správními úřady. Předmětem tohoto řízení je rozhodování o právech, povinnostech a právem chráněných zájmech účastníků daného správního řízení.

Obecné správní řízení a postupy správních orgánů jsou upraveny v zákoně č. 500/2004 Sb., o správním řízení, ve znění pozdějších změn a předpisů (dále jen správní řád). Správní řád upravuje postup správních orgánů, který přichází v úvahu při rozhodování prakticky na všech úsecích státní správy a samosprávy. Obecné správní řízení je základem pro pochopení a zvládnutí zvláštních druhů správního řízení. To je dáno subsidiární povahou správního řádu, což dle ustanovení § 1 odst. 2 správního řádu znamená, že se podle něj postupuje vždy, nestanoví-li zvláštní zákon jiný postup. Dále je tato subsidiarita upravena v ustanovení § 44 odst. 1 zákona o PK, které stanoví: „Pokud tento zákon nestanoví jinak, postupuje se v řízení o věcech upravených tímto zákonem podle obecných předpisů o správním řízení.“

Procesní úprava zákona o PK má dle ustanovení § 44 odst. 1 vždy přednost před ustanoveními správního řádu a odchylným způsobem od obecné úpravy správního řízení řeší řadu procesních institutů. Jak již bylo zmíněno, obecnou právní úpravu vymezující základní

náležitosti správního řízení představuje správní řád. V některých případech zákon o PK působnost správního řádu výslovně vylučuje. Správní řízení se v tomto případě řídí jenom právní úpravou výslovně uvedenou zákonem o PK jako zvláštním právním předpisem. Správní řád se na řízení nepoužije, avšak je zde stanovena jedna výjimka, a to ustanovení § 177 odst. 1 správního řádu, který říká, že při výkonu veřejné správy se použijí základní zásady činnosti správních orgánů uvedené v ustanovení § 2 až 8 správního řádu i v případech, kdy zvláštní zákon stanoví, že se správní řád na dané řízení nepoužije, avšak tento zvláštní právní předpis úpravu odpovídající základním zásadám neobsahuje. Základní zásady, či obecné principy správního řízení zakotvují v obecné rovině hlavní principy správního řízení, a to jak správního řízení obecného, tak správního řízení dle zvláštních právních předpisů, mimo jiné taktéž řízení konaného dle zákona o PK. Obecné principy správního řízení je nutné akceptovat a dodržovat vždy ve všech správních řízeních, bez ohledu na použitelnost správního řádu.[45]

Státní dozor, přestupky a správní delikty

Státní dozor podle § 41 zákona o PK na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích vykonávají silniční správní úřady v rozsahu své působnosti. Ministerstvo dopravy vykonává vrchní státní dozor nad výkonem státního dozoru prováděného příslušnými silničními správními úřady.

Osoba pověřená výkonem státního dozoru dozírá, zda vlastníci (správci) a uživatelé pozemních komunikací plní povinnosti stanovené tímto zákonem. Zjistí-li pověřená osoba při výkonu státního dozoru porušení povinností stanovených tímto zákonem, podle potřeby a povahy zjištěných nedostatků písemně uloží způsob a lhůtu odstranění těchto nedostatků a jejich příčin. Zjistí-li osoba pověřená výkonem státního dozoru při výkonu dozoru závažné závady ve stavebním stavu nebo v dopravně technickém stavu pozemní komunikace, které bezprostředně ohrožují uživatele nebo pozemní komunikaci, je oprávněna písemně nařídit vlastníku této pozemní komunikace okamžité zastavení nebo omezení jejího užívání a vyrozumí o tom příslušný silniční správní úřad, který je povinen ve lhůtě dvou dnů zahájit příslušné správní řízení.[46]

---

[45] viz. blíže Skulová, S., Průcha, P., Havlan, P., Kadečka, S., Správní právo procesní, Eurolex Bohemia a.s.r., Praha 2005, s. 34 - 60

[46] V praxi většinou státní dozor vykonávají úředníci silničních správních úřadů, ale protože se zde jedná o výkon státní správy podle zvláštního právního předpisu, vypracuje podle uvedeného zákona osoba pověřená výkonem státní kontroly protokol ze státní kontroly, který je následně oficiální cestou (přes podatelnu) předán silničnímu správnímu úřadu k vyřízení.

Vlastníku (správci) nebo uživateli pozemní komunikace, který nesplní písemný příkaz daný mu při výkonu státního dozoru osobou pověřenou výkonem státního dozoru podle § 41 odst. 2 nebo 3, může silniční správní úřad uložit pořádkovou pokutu do 100 000 Kč. Osoba pověřená výkonem státní kontroly samozřejmě musí být vybavena všemi zákonnými prostředky, tedy i zákonem předepsaným průkazem. Pořádkovou pokutu lze uložit i opakovaně, nebyl-li písemný příkaz splněn ani ve lhůtě nově stanovené silničním správním úřadem. Úhrn takto uložených pořádkových pokut nesmí přesáhnout částku 300 000 Kč. Řízení o uložení pořádkové pokuty lze zahájit do 1 roku ode dne nesplnění uložené povinnosti.

Velkou novelou č. 80/2006 Sb. zákona o PK byl výrazně změněn systém postihování přestupků a správních deliktů. Zatímco před změnou zákon o PK řešil pouze správní delikty právnických osob, byly přestupky fyzických osob proti silničnímu hospodářství zařazeny do § 23 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Správní delikty právnických osob se řešily v režimu správního řízení podle aktuálního správního řádu. Správní delikty fyzických osob podnikajících nebyly důsledně upraveny, ale postupovalo se jako u právnických osob. Po novele byl § 23 ze zákona o přestupcích vypuštěn a do zákona o PK byly do oddílu správní delikty nově zařazeny přestupky fyzických osob a do správních deliktů byly zařazeny i podnikající fyzické osoby.

Zákon o PK v § 42a vymezuje skutkové podstaty fyzických osob obecně, a kvalifikovaně řidičů vozidla v systému časového zpoplatnění, řidičů vozidla v systému elektronického mýtného, řidičů vozidla při kontrolním vážení vozidel a fyzické osoby jako vlastníka inženýrské sítě v silničním pozemku. Podle závažnosti a skutkové podstaty lze uložit pokutu s horní hranicí až do 500.000 Kč přes blokovou pokutu 5.000 až po pouhé projednání, protože je stanovena pouze horní hranice sazby a přestupkový orgán postupuje podle obecné právní úpravy.[47]

Obdobně jsou v § 42b upraveny skutkové podstaty správních deliktů právnických a podnikajících fyzických osob a kvalifikované skutkové podstaty provozovatelů vozidla v systému elektronického mýtného, vlastníka sítě nebo vedení v silničním pozemku a vlastníka nemovitosti v silničním ochranném pásmu. Je stanovena horní hranice sazby kterou „ lze uložit“, a to podle závažnosti a skutkové podstaty až do 500.000 Kč. Zde není přípustná bloková pokuta celního nebo policejního orgánu. Právnická osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby

[47] výrok „lze uložit“ dává správnímu orgánu určitou míru správního uvážení zda pokutu uloží, či nikoli.

porušení právní povinnosti zabránila. Odpovědnost právnické osoby za správní delikt zaniká, jestliže o něm příslušný orgán nezahájil řízení do 2 let ode dne, kdy se o něm dozvěděl, nejpozději však do 4 let ode dne, kdy byl spáchán. Na odpovědnost za jednání, k němuž došlo při podnikání fyzické osoby nebo v přímé souvislosti s ním, se vztahují ustanovení zákona o odpovědnosti a postihu právnické osoby.

Správní delikty podle zákona o PK v prvním stupni projednává v přenesené působnosti obecní úřad obce s rozšířenou působností nebo obec anebo celní úřad podle působnosti stanovené v § 40 odst. 4, 5, 7 a 8. Tzn. že přestupky fyzických osob a správní delikty právnických osob a podnikajících fyzických osob (kromě jmenovitě uvedených výjimek) projednávají ty obce, které jsou příslušným silničním správním úřadem. Je nutno si povšimnout, že zde není uvedena povinnost projednávání přestupků silničními správními úřady.[48] Správní delikty ve věci časových poplatků a elektronického mýtného může projednat v blokovém řízení Policie České republiky nebo celní úřad. Jinak tyto správní delikty projednává celní úřad v přestupkovém nebo správním řízení. Postup při projednávání správních deliktů není v zákoně o PK upřesněn, a z toho tedy, jak již bylo rozvedeno výše, vyplývá, že správní orgán při projednávání správních deliktů použije obecnou úpravu správního řízení podle správního řádu.[49] Pokuty vybírá orgán, který je uložil. Příjem z pokut je příjmem rozpočtu, ze kterého je hrazena činnost orgánu, který pokutu uložil. Pokuta je splatná do 30 dnů ode dne, kdy rozhodnutí o jejím uložení nabylo právní moci.

---

[48] Obce si mohou samy interním předpisem (organizačním řádem) stanovit, kdo bude pověřen výkonem státní správy ve věci projednávání správních deliktů podle zákona o PK. Podle mých zkušeností tuto otázku nemají obce vyřešenu a obecně se předpokládá, že je to povinnost silničního správního úřadu.

[49] Tato skutečnost je velmi důležitá zejména při dokazování přestupku fyzické osobě, kdy je v zákoně o přestupcích úprava dokazování daleko přísnější oproti správnímu řádu.

8 Užívání pozemních komunikací

Obecné užívání pozemních komunikací

Podle § 19 zákona o PK smí v mezích zvláštních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích50 a za podmínek stanovených tímto zákonem každý užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny (dále jen "obecné užívání"), pokud pro zvláštní případy nestanoví zákon o PK nebo zvláštní předpis[51] jinak. Uživatel se musí přizpůsobit stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu dotčené pozemní komunikace.

Stavebním stavem dálnice, silnice nebo místní komunikace se podle § 26 odst. 3 zákona o PK rozumí jejich kvalita, stupeň opotřebení povrchu, podélné nebo příčné vlny, výtluky, které nelze odstranit běžnou údržbou, únosnost vozovky, krajnic, mostů a mostních objektů a vybavení pozemní komunikace součástmi a příslušenstvím. Dopravně technickým stavem dálnice, silnice nebo místní komunikace se pak podle § 26 odst. 4 rozumí jejich technické znaky (příčné uspořádání, příčný a podélný sklon, šířka a druh vozovky, směrové a výškové oblouky) a začlenění pozemní komunikace do terénu (rozhled, nadmořská výška).

Podle zákona o PK je zakázáno dálnice, silnice a místní komunikace, jejich součásti a příslušenství znečišťovat nebo poškozovat. Dále se v § 19 odst. 2 zákona o PK uvádí taxativní výčet činností zakázaných na dálnicích, silnicích a místních komunikacích.

Zákon o PK v § 19 odst. 3 a 4 podrobně řeší postup při odstraňování vraků, kde jsou upraveny zvláštní pravomoce vlastníka pozemní komunikace zasáhnout do vlastnických práv vlastníka vraku, pokud do dvou měsíců od doručení výzvy vrak sám neodstraní a nezlikviduje.V tom případě odstraní a zlikviduje vrak vlastník této pozemní komunikace na náklady vlastníka vraku.Nemůže-li vlastník dálnice, silnice nebo místní komunikace zjistit vlastníka vraku, zveřejní výzvu k odstranění vraku způsobem v místě obvyklým a po marném uplynutí lhůty dvou měsíců ode dne zveřejnění výzvy odstraní a zlikviduje vrak na své náklady. Zjistí-li vlastník dálnice, silnice nebo místní komunikace vlastníka vraku dodatečně, může vůči němu uplatnit nárok na náhradu nákladů vzniklých odstraněním a likvidací vraku. Vlastník pozemní komunikace je v tomto případě nadán státní mocí z pověření v zákoně a může tím přímo zasahovat do vlastnických práv jiného subjektu. Toto zmocnění je odůvodněno veřejným zájmem na plynulosti a bezpečnosti dopravního provozu.

---

[50] zák.č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpusů

[51] zák.č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (např. poplatek za užívání veřejného prostranství)

V případech, kdy např. vlastník pozemní komunikace potřebuje provést úklid po zimní údržbě na celé šířce vozovky, která je vybavena odstavným pruhem nebo parkovacím pruhem, je příslušný silniční správní úřad oprávněn rozhodnout o označení místní komunikace nebo průjezdního úseku silnice nebo jejich částí, na kterých je z důvodu veřejného zájmu dočasně zakázáno stání silničních vozidel, příslušnou dopravní značkou podle zvláštního předpisu.[52] Postup silničního správního úřadu je subsidiárně řešen v zákoně o PK a správní řád se na něj nevztahuje.

Uzavírky a objížďky

V rámci výjimek z práva obecného užívání může silniční správní úřad podle § 24 zákona o PK vydat rozhodnutí o povolení uzavírky a nařídit objížďku.

Provoz na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích může být částečně nebo úplně uzavřen[53], popřípadě může být nařízena objížďka. Nikdo nemá nárok na náhradu případných ztrát, jež mu vzniknou v důsledku uzavírky nebo objížďky.[54]

O uzavírce a objížďce rozhoduje příslušný silniční správní úřad a celý správní postup je subsidiárně upraven v § 24 zákona o PK. Rozhodnutí o částečné nebo úplné uzavírce se vydává, jestliže dochází k uzavření více jak poloviny jednoho jízdního pruhu v délce větší než 50 m a na dobu delší než tři dny (musí být splněny všechny podmínky najednou).

Příslušný silniční správní úřad rozhodnutí o povolení uzavírky a nařízení objížďky neprodleně oznámí příslušným okresním orgánům požární ochrany[55], příslušným okresním orgánům zdravotní služby[56], dopravcům v linkové osobní dopravě, jde-li o pozemní komunikaci, na níž je tato doprava provozována a jsou-li silničnímu správnímu úřadu tito dopravci známi[57], všem silničním správním úřadům, které povolují přepravy zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů, jde-li o uzavírku pozemní komunikace používané k tomuto druhu přepravy, Ministerstvu vnitra, jde-li o dálnice nebo rychlostní silnice, v ostatních případech příslušnému orgánu Policie České republiky. Navíc se od 1.1.2007 tato omezení dopravy povinně bez zbytečného odkladu ohlašují elektronicky do informačního systému Centrální

---

[52] § 77 zák.č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

[53] vždy na dobu určitou od-do obvykle se čas stanoví v hodinách i minutách

[54] Toto je velmi důležité, protože někdy v důsledku objížďky mají autobusy delší trasy, a proto dočasně zvyšují cenu jízdného. Také soukromé subjekty by mohly nárokovat zvýšené náklady na počet najetých kilometrů. Proto tento nárok nemá ze zásady nikdo.

[55] dnes již neaktuální, HZS jsou krajské orgány s územními pracovišti dle okresů

[56] obdobně

[57] silničnímu správnímu úřadu dopravci být známi musí, protože každá obec ze zákona o silniční dopravě přesně zná provozovatele veřejné linkové dopravy na svém území a může to v rámci součinnosti správnímu orgánu sdělit

evidence pozemních komunikací. Na základě § 29a zákona o PK pak musí Centrální evidence informaci neprodleně oznámit příslušným orgánům požární ochrany, zdravotnické služby, Policie ČR, dopravcům linkové osobní dopravy a dotčeným silničním správním úřadům. Tím vznikla v zákoně duplicita ohlašovací povinnosti.

Vlastník dálnice, silnice, místní komunikace nebo veřejně přístupné účelové komunikace, po níž má být vedena objížďka, je povinen strpět bezúplatně provoz převedený na ni z uzavřené pozemní komunikace. Případné úpravy objížďkových pozemních komunikací nutné z důvodu objížďky a náhrada případných následných škod se stanoví v podmínkách rozhodnutí o uzavírce a objížďce a uskuteční na náklad žadatele o uzavírku a objížďku.

Zvláštní užívání pozemních komunikací

K užívání dálnic, silnic a místních komunikací jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny (dále jen "zvláštní užívání"), je třeba povolení příslušného silničního správního úřadu vydaného s předchozím souhlasem vlastníka dotčené pozemní komunikace, a může-li zvláštní užívání ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, také s předchozím souhlasem Ministerstva vnitra, jde-li o dálnici a rychlostní silnici, v ostatních případech se souhlasem příslušného orgánu Policie České republiky. Náležitosti žádosti a příloh jsou uvedeny v prováděcím předpise.58

Silniční správní úřad vydá rozhodnutí o povolení zvláštního užívání právnické nebo fyzické osobě na základě písemné žádosti na dobu určitou a v rozhodnutí stanoví podmínky zvláštního užívání. Prováděcí předpis[39] stanoví rovněž náležitosti rozhodnutí o povolení zvláštního užívání podle jednotlivých ustanovení. Povolení ke zvláštnímu užívání nezbavuje uživatele povinnosti k náhradám za poškození nebo znečištění dálnice, silnice nebo místní komunikace.

Taxativní výčet činností, které nejsou obecným užíváním a jsou za určitých podmínek na dálnicích, silnicích a místních komunikacích přípustné, je uveden v § 25 zákona o PK. Správní postup pro vydávání povolení zvláštního užívání je v zákoně o PK upraven subsidiárně a správní řád se zde použije jen podpůrně.

Samostatnou kapitolu tvoří zvláštní užívání spočívající v umísťování a provozování reklamních zařízení. Jeho umístění může povolit příslušný silniční správní úřad nejdéle na dobu pěti let za podmínky, že reklamní zařízení nemohou být zaměněna s dopravními značkami nebo s dopravními zařízeními nebo nemohou oslnit uživatele dotčené pozemní

---

[58] § 40 vyhl.č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

komunikace nebo jinak narušit provoz na pozemních komunikacích. Správní postup silničního správního úřadu v případě zjištění umístění nepovoleného reklamního zařízení v silničním pozemku je opět upraven subsidiárně v zákoně o PK.

V průběhu legislativních změn se ustanovení o umisťování reklamních zařízení stále vyvíjí a zákonodárci se snaží najít optimální řešení vzhledem k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.[59]

Rozhodnutí o zvláštním užívání musí silniční správní úřad rovněž bez zbytečného odkladu oznámit do Centrální evidence pozemních komunikací.

Zpoplatnění obecného užívání a další výjimky

Podle § 20 zákona o PK užívání pozemní komunikace, kterou určí prováděcí právní předpis[60] a která je označena dopravní značkou označující zpoplatnění, stanoveným druhem motorového vozidla, podléhá zpoplatnění (dále jen "zpoplatněná pozemní komunikace").

Podíváme-li se na samotný princip zpoplatnění, musíme vycházet z toho, že daňová a poplatková povinnost a podmínky jejího vzniku, trvání a zániku jsou stanoveny zákonem. Požadavek zákonnosti daní a poplatků bývá stanoven v ústavách jednotlivých států. Listina základních práv a svobod, která je součástí ústavního pořádku České republiky v čl. 11 odst. ř stanoví, že daně a poplatky lze ukládat jen na základě zákona. Daňové a poplatkové zákony pak určují náležitosti daňověprávního vztahu a jeho prvky. V případě poplatkové povinnosti stanovené dle zákona o PK se jedná o poplatky, jako platební povinnost, kterou stát stanoví zákonem k získání příjmů pro úhradu celospolečenských potřeb, tj., pro veřejný rozpočet, jako částečná úhrada nákladů spojených s určitou činností státu nebo za oprávnění poskytované poplatníkovi.[61] Protože s v případě poplatků stanovených zákonem o PK jedná o zpoplatnění úkonu, hovoříme o poplatcích úkonových a jelikož jsou tyto poplatky pro taxativně vymezené úkony povinné ze zákona, jedná se o poplatky obligatorní. Poplatky stanovené přímo zákonem o PK jsou příjmem státního rozpočtu a jedná se o poplatky státní. [62]

---

[59] V poslední době se opět v médiích začíná hovořit o možném záměru úplného zákazu reklamních zařízení na pozemních komunikacích. Je nutno si uvědomit, že zvláštní užívání se týká součástí pozemních komunikací (vozovky, nezpevněné krajnice, dělicí ostrůvky, atd.) a tam by podle mého názoru nemělo být umísťováno nic rušivého. Jinou otázkou je umístění reklamních zařízení v ochranných pásmech silnic a dálnic nebo na silničních pomocných pozemcích.

[60] vyhl.č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

[61] BAKEŠ, M. a kol. Finanční právo. Praha: C.H.Beck, 2003, str. 101

[62] BAKEŠ, M. a kol. Finanční právo. Praha: C.H.Beck, 2003, str. 104

Pro účely organizování dopravy na území obce může obec v nařízení obce vymezit oblasti obce, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy[63]

- k stání silničního motorového vozidla v obci na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin,
- k odstavení nákladního vozidla nebo jízdní soupravy v obci na dobu potřebnou k zajištění celního odbavení,
- k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu,64 která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce, nebo k stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti obce,
- nebude-li tímto užitím ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a jiný veřejný zájem.

V nařízení obce stanoví obec způsob placení sjednané ceny a způsob prokazování jejího zaplacení.[65] V nařízení obec může vymezit oblasti obce, ve kterých nelze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít k k stání a odstavení vozidla. Pro účely organizování dopravy na území obce může obec v nařízení obce vymezit oblasti obce s časovým a druhovým omezením zásobování. V nařízení obce stanoví obec druhy a kategorie silničních vozidel, časové vymezení a činnosti, které jsou předmětem omezení.[66]

Zde se jedná o přenesení působnosti státní správy státem na obec přímo zákonem o PK a podzákonný předpis vymezí oblasti, kde se za určitý úkon stanoví určitá cena. Nejedná se tedy ani o poplatek ani o daň, ale o prodej určitého úkonu (služby) za předem stanovených podmínek a předem stanovenou cenu, ke kterému je obec zmocněna zákonem s podmínkou, že nebude ohrožen „veřejný zájem“. Stát tímto ustanovením trochu zmírňuje dopad na vlastnická práva k místním komunikacím, která má vlastník-obec z důvodu veřejného zájmu zákonem oproti ústavním právům a svobodám silně omezena.

Mezi případy, kdy zvláštní zákon[67] stanoví výjimku z bezplatného obecného užívání je zpoplatnění užívání veřejného prostranství místním poplatkem. Veřejná prostranství, jejichž

---

[63] Zákon č. 526/1990 Sb. , o cenách, ve znění pozdějších předpisů

[64] Zákon č. 455/1991 Sb. , o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

[65] V praxi se jedná např. o parkovací automaty, které po zaplacení vydají automaticky doklad o zaplacení.

[66] Vymezené úseky musí být opět označeny příslušným dopravním značením, protože přijíždějící návštěvníci musí být o takových skutečnostech prokazatelně informováni, jinak by nepodléhali sankčním povinnostem.

[67] zák.č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů

zvláštní užívání podléhá místnímu poplatku, výše poplatku, způsob jeho stanovení a způsob placení, si může stanovit obec v samostatné působnosti obecně závaznou vyhláškou ze zákona.[68] Zde se jedná o výkon samostatné působnosti obce, ke kterému je oprávněna z Ústavy ČR a zmocněna zákonem o obcích. Poplatek je příjmem místního veřejného rozpočtu a je tedy poplatkem místním, obligatorním. Výjimky z povinnosti placení a další pravidla si určuje obec v samostatné působnosti.

Časový poplatek a mýtné

Jak již bylo stanoveno výše podléhá podle § 20 zákona o PK obecné užívání pozemní komunikace, kterou určí prováděcí právní předpis a která je označena dopravní značkou označující zpoplatnění, stanoveným druhem motorového vozidla, zpoplatnění (dále jen "zpoplatněná pozemní komunikace").

Takto zákonem stanovený poplatek je poplatkem úkonovým, obligatorním, státním.

Zpoplatnění se stanoví podle

a) typu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci (dále jen "mýtné"), nebo

b) časového období užívání zpoplatněné pozemní komunikace (dále jen "časový poplatek").

Za užití zpoplatněné pozemní komunikace stanoveným druhem motorového vozidla nelze uložit současně časový poplatek a mýtné. Peněžní prostředky získané ze zpoplatnění jsou příjmem státního rozpočtu.

Z hlediska praxe, je v České republice používání dálnic a rychlostních silnic od roku 1995 zpoplatněno formou dálničních známek. Od roku 2007 jsou vozidla s hmotností nad 12 tun zpoplatněna ne časově, ale výkonově. Vozidla do celkové hmotnosti 12 tun jsou zpoplatněna tzv. dálniční známkou (motocykly zpoplatněny nejsou), a vozidla s celkovou hmotností nad 12 tun zaplacením tzv. mýta. [69]

Zpoplatnění nepodléhá užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem vybaveným zvláštním výstražným světlem, pokud se jedná o vozidlo Vězeňské služby České republiky, zdravotnické záchranné služby a dopravy nemocných, raněných a rodiček, složky integrovaného záchranného systému, Policie České republiky a opatřeným nápisem "POLICIE", ozbrojených sil České republiky, včetně vozidel používaných Vojenskou policií a opatřených nápisem "VOJENSKÁ POLICIE" a vozidel ozbrojených sil jiného státu na základě vzájemnosti, celních orgánů opatřeným nápisem "CELNÍ SPRÁVA" ,

---

[68] §10 zák.č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů

[69] http://www.ceskedalnice.cz/poplatky.htm

hasičských záchranných sborů a jednotek dobrovolných hasičů opatřených nápisem "HASIČI", dále přepravujícím těžce zdravotně postižené občany, kterým byly podle zvláštního právního předpisu přiznány výhody II. stupně, s výjimkou postižených úplnou nebo praktickou hluchotou, nebo III. stupně, pokud držitelem silničního motorového vozidla je postižená osoba sama nebo osoba jí blízká, přepravujícím nezaopatřené děti, které jsou léčeny pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastosou, pokud rodiče nebo jim naroveň postavené osoby pobírají příspěvek na provoz silničního motorového vozidla podle zvláštního právního předpisu , při odstraňování následků dopravních nehod na zpoplatněné pozemní komunikaci, při provádění záchranných a likvidačních prací a při ochraně obyvatelstva nebo při záchraně života a ochraně zdraví osob, Správy státních hmotných rezerv při přepravě materiálů státních hmotných rezerv, nebo humanitární pomoci státu za krizových situací podle zvláštního právního předpisu, správce zpoplatněné pozemní komunikace.

Je-li nutno při uzavírce podle § 24 užít pro vedení objížďky zpoplatněnou komunikaci, je možné užít tuto komunikaci bez zpoplatnění.

Časový poplatek

Zpoplatněnou pozemní komunikaci lze užít silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí méně než 12 tun, nebo jízdní soupravou, jejíž největší povolená hmotnost činí méně než 12 tun (dále jen "vozidlo v systému časového zpoplatnění"), pouze po úhradě časového poplatku. Kategorie vozidel, nebo jízdních souprav s hmotností od 12 tun včetně (těžké nákladní automobily, velké autobusy nebo jízdní soupravy) přešla do systému mýtného a stávající kategorie vozidel do 3,5 tun (osobní a lehká užitková vozidla) a nad 3,5 tun do méně než 12 tun (lehká nákladní vozidla a malé autobusy) zůstávají zpoplatněny časovým poplatkem, jehož úhrada se prokazuje platným dvoudílným kupónem. Pro určení hmotnostní kategorie vozidla je rozhodující celková hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy, uvedená v jeho technickém průkazu. Při připojení přívěsu nebo návěsu k vozidlu se jejich hmotnost sčítá.

Úseky, kde musí být dálniční kupón vylepen jsou označeny dopravní značkou "dálnice" nebo "rychlostní silnice". Nezpoplatněné úseky jsou na dálnicích a při vjezdu na ně označeny dopravní značkou "bez poplatku", která obsahuje přeškrtnutý symbol dálničního kupónu. Tato značka je umístěna vždy společně s dopravní značkou "dálnice" nebo "rychlostní silnice" .

Zákon o PK dále stanoví způsob úhrady, horní hranici výše časového poplatku na kalendářní rok a způsob stanovení výše časového poplatku na jeden měsíc a časového poplatku na sedm dnů, způsob placení, platnost kupónu, vydávání a prodej kupónu a

povinnosti řidiče vozidla v systému časového zpoplatnění. Výši časových poplatků stanoví prováděcí právní předpis.[70]

K vydávání a prodeji kupónů je s účinností od 1.1.2007 příslušný Státní fond dopravní infrastruktury. Činnostmi spojenými s vydáváním a prodejem kupónů může Státní fond dopravní infrastruktury pověřit fyzickou nebo právnickou osobu. Cena za zprostředkování prodeje se sjednává podle cenových předpisů.[71]

Prováděcí právní předpis stanoví vzory kupónů, místo, kde musí být ve vozidle přilepen díl kupónu, způsob jejich vyplňování, způsob jejich evidence a u kupónů s kratší dobou platnosti než jeden rok způsob vyznačení počátku doby jejich platnosti.[72] [73]

Použití zpoplatněné komunikace bez platného dálničního kupónu (ať už chybějící nebo prošlé) může být pokutováno v blokovém řízení do výše 5 000 Kč, ve správním řízení až do výše 500 000 Kč. Pokutu v blokovém řízení udělí celník ve stejnokroji nebo příslušník Policie ČR, pokuty ve správním řízení uděluje celní úřad, opravných prostředcích pak rozhoduje celní ředitelství. Ve správním řízení o správním deliktu se postupuje podle obecné právní úpravy správního řádu.

Mýtné a provoz systému elektronického mýtného

Užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí nejméně 12 tun, nebo jízdní soupravou, jejíž největší povolená hmotnost činí nejméně 12 tun (dále jen "vozidlo v systému elektronického mýtného"), podléhá podle § 22 zákona o PK úhradě mýtného. Tato vozidla nemají povinnost mít vylepen časový kupón.

Celý systém výkonového zpoplatnění užívání dálnic a rychlostních silnic v české republice má právní základ ve Smlouvě o založení Evropského společenství, zejména v čl. 71 odst. 1 a článku 93 této smlouvy, v návaznosti na níž byla vydána SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru

---

[70] Nařízení Vlády ČR č.484/2006 Sb. ze dne 18. října 2006 o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací,ve znění pozdějších předpisů

[71] http://www.sfdi.cz/CZ/2009dk-uvod.php

[72] vyhláška č. 323 / 2007 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy č. 527/2006 Sb. , o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

[73] Státní fond dopravní infrastruktury ve spolupráci se Státní tiskárnou cenin a orgány Policie ČR a Celní správy, přistoupil u kupónů k jejich většímu zabezpečení novými ochrannými prvky. Ten nejdůležitější, který při koupi umožní kupujícímu rozpoznat pravost kupónu, je znázorněn na zadní straně druhého dílu kupónu. Jedná se o opticky variabilní barvou vyznačený prvek, který se změnou dopadajícího světla mění svoji barevnost. Tento ochranný prvek je používán i na některých bankovkách.

poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly(dále jen směrnice).

Důvodem přijetí směrnice bylo zamezení narušování hospodářské soutěže mezi dopravci v členských státech a potřeba harmonizace systémů poplatků a zavedení spravedlivých mechanismů hrazení nákladů na pozemní komunikace dopravci. V principu se jedná o odlišné sazby daní a spotřebních daní z paliva, jež je nutno v rámci Evropské unie harmonizovat, a do doby než bude toto narušení hospodářské soutěže napraveno přijetím vhodných zákonů k harmonizaci daní a doby zavedení technicky a hospodářsky vhodnějších forem zdanění mohou být tato narušení snížena možností zachovat v platnosti nebo zavést mýtné nebo dálniční poplatky. Kromě toho by členským státům mělo být povoleno vybírat poplatky za použití mostů, tunelů a horských průsmyků.

Podle základních principů Evropské unie by mýtné a poplatky za užívání neměly být diskriminující,neměly by vyžadovat nadměrné formality nebo vytvářet překážky na vnitřních hranicích. Proto by měla být přijata vhodná opatření, aby mýtné a poplatky za užívání mohly být hrazeny v kteroukoli denní a noční dobu a různými platebními prostředky. Poplatky za užívání by měly být úměrné době užívání pozemní komunikace a být rozlišeny s přihlédnutím k nákladům vzniklým na základě používání silničními vozidly.

K zajištění jednotného uplatňování mýtného a poplatků za užívání jsou směrnicí stanovena jednotná pravidla tohoto uplatňování, například vymezení pozemních komunikací, za jejichž užívání jsou poplatky ukládány, maximální sazba poplatků a jiné obecné podmínky, které mají být splněny. Vážené průměrné mýtné by se mělo vztahovat k nákladům na výstavbu, provoz a rozvoj dané dopravní sítě.

Podle uvedené směrnice jsou dálnice definovány jako pozemní komunikace určená a postavená speciálně pro dopravu motorovými vozidly, z níž není přímý přístup na sousedící pozemky a která má, s výjimkou jednotlivých míst nebo na dočasnou dobu, samostatné pruhy pro oba směry jízdy, které jsou od sebe odděleny buď dělícím pruhem, jenž není určen pro dopravu, nebo výjimečně jinak; dálnice se úrovňově nekříží s žádnou silnicí, železnicí nebo tramvajovou tratí ani stezkou pro pěší a je zvlášť označena jako dálnice. Mýtným se rozumí určitá částka, která se platí za jízdu vozidla mezi dvěma body pozemní komunikace uvedené v čl. 7 odst. 2; částka se stanoví podle ujeté vzdálenosti a typu. Poplatkem za užívání [74] je

[74] u nás časový poplatek

rozuměna určitá částka, která se platí za oprávnění využívat vozidlem po určitou dobu pozemní komunikaci uvedenou v čl. 7 odst. 2. [75]

Mýtné a poplatky za užívání nesmějí být ukládány současně za užívání téhož úseku pozemní komunikace. Členské státy nicméně mohou u sítí, kde se ukládají poplatky za užívání, uložit rovněž mýtné za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků. Poplatek za užívání, včetně správních výdajů, který takový členský stát stanoví, nesmí překročit pro žádnou kategorii vozidel maximální sazby uvedené v příloze II směrnice.

Kromě toho přihlížejí členské státy při zavádění elektronických systémů vybírání mýtného nebo poplatků za užívání k tomu, že by tyto systémy měly být mezi sebou přiměřeně slučitelné.

Na základě potřeby spravedlivějšího systému vybírání poplatků za užívání pozemních komunikací založeném na zásadě „uživatel platí“ a na schopnosti uplatňovat zásadu „znečišťovatel platí“, například prostřednictvím rozlišování mýtného podle účinku vozidel na životní prostředí, která je nesmírně

důležitá pro podporu udržitelné dopravy ve Společenství byla vydána SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (dále jen změnová směrnice).

Komise EU oznámila svůj záměr navrhnout změnovou směrnici o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací v bílé knize „Evropská dopravní politika do roku 2010:čas rozhodnout“. Evropský parlament v usnesení ze dne 12. února 2003 o závěrech bílé knihy potvrdil potřebu výběru poplatků za užívání pozemních komunikací. Následně po zasedání Evropské rady v Göteborgu ve dnech 15. a 16. června 2001, na kterém byla věnována zvláštní pozornost otázce udržitelné dopravy, byl záměr Komise předložit novou směrnici o „Eurovignette“ přivítán rovněž na zasedáních Evropské rady v Kodani ve dnech 12. a 13. prosince 2002 a na zasedání Evropské rady v Bruselu ve dnech 20. a 21. března 2003. V bodě 29 závěrů předsednictví ze zasedání v Göteborgu Evropská rada prohlásila, že udržitelná dopravní politika by měla řešit rostoucí objem dopravy a míru dopravní neprůjezdnosti, hluku a znečištění a podporovat využívání těch způsobů dopravy, které jsou ohleduplné vůči životnímu prostředí, i úplnou internalizaci sociálních a environmentálních nákladů. Činnosti v oblasti mezinárodní silniční dopravy se soustřeďují na transevropskou silniční dopravní síť.

---

[75] dálnice nebo víceproudých silnic pro motorová vozidla, mosty, tunely a horské průsmyky, za určitých podmínek i jiné úseky hlavních sítí pozemních komunikací

Pro komerční dopravu má navíc klíčový význam řádné fungování vnitřního trhu. Podle zásady subsidiarity a v souladu se Smlouvou by členské státy měly mít možnost neomezeně uplatnit mýtné nebo poplatky za užívání na silnicích jiných než silnicích v rámci transevropské silniční sítě. Z důvodů nákladové efektivnosti není při zavádění systémů mýtného nutné, aby celá pozemní komunikace, na niž se vztahuje mýtné, podléhala omezením přístupu umožňujícím kontrolu vybíraného mýtného. Členské státy se mohou rozhodnout, že budou tuto směrnici provádět pomocí používání mýtného pouze na určitém místě pozemní komunikace, na niž se mýtné vztahuje. Pokud členské státy vybírají mýtné nebo poplatky za užívání silnic v rámci transevropské silniční sítě, měly by být silnice, jejichž užívání je zpoplatněno, odpovídajícím způsobem upřednostněny v plánech údržby členských států. Příjmy z mýtného nebo poplatků za užívání by se měly používat na údržbu dotyčných pozemních komunikací a na odvětví dopravy jako celek, a to v zájmu vyváženého a udržitelného rozvoje dopravních sítí. To by nemělo znevýhodňovat dálkovou dopravu. V zájmu rozvoje systému výběru poplatků za užívání pozemních komunikací je dosud nutný další technologický pokrok.

Změnová směrnice změnila definici pojmu ‚mýtné' jako určitou částku, která se platí za jízdu vozidla po určitém úseku[76] pozemní komunikace uvedené v čl. 7 odst. 1; částka se stanoví podle ujeté vzdálenosti a typu vozidla. Byly zavedeny nové pojmy a instituty, mj. ‚vážené průměrné mýtné' jako celkový příjem z mýtného za určitou dobu vydělený počtem kilometrů na vozidlo ujetých na určité síti podléhající během uvedené doby mýtnému, přičemž příjem a kilometry na vozidlo se vypočtou pro vozidla, na něž se vztahuje mýtné. Význam pojmu poplatek se nezměnil.

Ustanovením pro ponechání nebo zavedení mýtného nebo poplatků za užívání transevropské silniční sítě není dotčeno právo členských států uplatňovat v souladu se Smlouvou mýtné nebo poplatky za užívání na silnicích, jež nejsou součástí transevropské silniční sítě, mimo jiné na souběžně vedoucích silnicích, na které by se mohla doprava z transevropské silniční sítě odklánět nebo které představují pro některé části této sítě přímou konkurenci, nebo na jiné typy motorových vozidel, na která se nevztahuje definice ‚vozidla' a která použijí transevropskou silniční síť, za předpokladu, že uložení mýtného nebo poplatků za užívání na těchto silnicích neznevýhodňuje mezinárodní dopravu a nezpůsobuje narušení hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty.

---

[76] v předchozí úpravě mezi dvěma body

Mýtné nebo poplatky za užívání se podle změnové směrnice musí uplatňovat na všechna vozidla od roku 2012. Členský stát se může odchýlit od tohoto požadavku, pokud se domnívá, že by rozšíření mýtného na vozidla pod 12 tun mělo významné nepříznivé účinky na plynulost dopravy, životní prostředí, hladinu hluku, dopravní neprůjezdnost nebo zdraví nebo vyžadovalo správní náklady přesahující 30 % vytvořených dodatečných příjmů.

Mýtné musí být založeno pouze na zásadě návratnosti nákladů na pozemní komunikace. Vážené průměrné mýtné musí konkrétně odpovídat stavebním nákladům a nákladům na provoz, údržbu a rozvoj dané sítě pozemních komunikací. Vážené průměrné mýtné může rovněž zahrnovat návratnost kapitálu nebo ziskovou marži vycházející z tržních podmínek. Aniž je dotčeno vážené průměrné mýtné , mohou členské státy rozlišit sazby mýtného za určitými účely, jako je náprava škod na životním prostředí, řešení neprůjezdnosti komunikací, minimalizace poškození pozemních komunikací, optimální využívání dotyčných pozemních komunikací nebo podpora bezpečnosti silničního provozu.

Členské státy jsou povinny informovat Komisi o nových režimech výběru mýtného vztahujících se na souběžně vedoucí silnice, na které by se mohla odklánět doprava z transevropské silniční sítě nebo které představují přímou konkurenci pro některé části této sítě, na nichž se mýtné vybírá, a to nejméně čtyři měsíce před jejich zavedením. Tyto informace obsahují alespoň vysvětlení zeměpisného rozsahu sítě, na niž se mýtné vztahuje, určení vozidel, kterých se týká, a uvažovanou výši mýtného a také vysvětlení, jak byla výše mýtného stanovena. K uvedeným režimům výběru mýtného může Komise také sdělit stanovisko, zejména s ohledem na proporcionalitu a transparentnost navrhovaných režimů a jejich pravděpodobný dopad na hospodářskou soutěž v souvislosti s vnitřním trhem a volným pohybem zboží.

Do změnové směrnice byla přidána ustanovení o tom, že směrnice nebrání členským státům nediskriminačně uplatňovat zvláštní daně nebo poplatky vybírané při přihlášení vozidla nebo ukládané na vozidla nebo náklady nadměrných hmotností nebo rozměrů; dále parkovací poplatky a zvláštní poplatky za používání městských komunikací. Směrnice nebrání členským státům nediskriminačně uplatňovat regulační poplatky určené k boji proti časové či místní dopravní neprůjezdnosti a regulační poplatky určené k boji proti dopadům na životní prostředí, včetně špatné kvality ovzduší, na jakýchkoli silnicích, zvláště v městských oblastech, včetně silnic transevropské silniční sítě vedoucích přes městské oblasti.

O způsobu použití příjmů z poplatků za používání pozemních komunikací rozhodují členské státy. Aby se umožnil rozvoj dopravní sítě jako celku, měly by se příjmy z poplatků použít ve prospěch odvětví dopravy a k optimalizaci celého dopravního systému.

Jak již bylo zmíněno výš od 1.1.2007 jsou změnou zákona o PK vozidla s hmotností nad 12 tun zpoplatněna ne časově, ale výkonově, tzv. mýtem. Vozidla do celkové hmotnosti 12 tun jsou zpoplatněna tzv. dálniční známkou (motocykly zpoplatněny nejsou). Vláda České republiky uvažuje o zavedení výkonového zpoplatnění i pro vozidla pod 12 tun, ale podle posledních informací bylo rozhodnutí o této změně odloženo na rok 2011.

Nyní bych krátce rozebrala systém výkonového zpoplatnění, jak jej stanoví zákon o PK veškeré taxativní výčty a definice lze nalézt jak v zákoně, tak v jeho prováděcích vyhláškách.

Výše mýtného se zjišťuje pomocí systému elektronického mýtného, jehož součástí je elektronické palubní zařízení schválené podle zvláštního zákona[77] (palubní jednotka premid), kterým musí být vybaveno vozidlo v systému elektronického mýtného. Elektronické zařízení je nepřenositelné a jeho užití je vázáno na konkrétní vozidlo zaevidované v systému elektronického mýtného. Výše mýtného se stanoví součinem sazby mýtného a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci. Mýtná povinnost vzniká i v případě, kdy při míjení konkrétního mýtného bodu nebyla zaznamenána mýtná transakce, ale z jiných záznamů v systému elektronického mýtného je zřejmé, že vozidlo použilo zpoplatněný mýtný úsek.

U vozidel osvobozených od zpoplatnění podle § 20a se mýtné nehradí. Vozidlo v systému elektronického mýtného musí být pro účely kontroly rovněž vybaveno elektronickým zařízením. Výši sazeb mýtného stanoví prováděcí právní předpis.[78]

Provoz systému elektronického mýtného a výběr mýtného zajišťuje Ministerstvo dopravy. Zákon o PK stanoví povinnosti provozovatele systému elektronického mýtného

Podporu uživatelům zajišťuje zákaznické centrum s nepřetržitým provozem a internetový portál www.premid.cz. Internetový portál www.premid.cz poskytuje informace o elektronickém mýtném systému, o síti zpoplatněných komunikací v Česku a o nabízených službách. Na internetovém portálu jsou k dispozici ke stažení základní dokumenty a formuláře. Jsou zde umístěny i aplikace pro uživatele: vyhledávač distribučních míst a mýtný kalkulátor. Samoobslužná zóna SelfCare umožňuje provést předregistraci do mýtného systému v režimu následného placení (post-pay).

---

[77] Zákon č. 22/1997 Sb. , o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

[78] Nařízení Vlády ČR č.484/2006 Sb. ze dne 18. října 2006 o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací,ve znění pozdějších předpisů

Evidence údajů o mýtném je informačním systémem veřejné správy podle zvláštního zákona[79], jehož správcem je provozovatel systému elektronického mýtného.

Prováděcí právní předpis stanoví způsob provádění evidence v systému elektronického mýtného, způsob nakládání s elektronickým zařízením a jeho užívání, podmínky pro zajištění interoperability systémů elektronického mýtného v souladu s příslušným předpisem Evropských společenství, způsob úhrady mýtného a způsob prokázání úhrady mýtného. Podrobnosti podmínek úhrady mýtného na zpoplatněné pozemní komunikaci v systému elektronického mýtného mohou být stanoveny ve smluvních podmínkách provozovatele systému elektronického mýtného. [80]

Zákon o PK rovněž stanoví taxativní povinnosti řidiče vozidla v systému elektronického mýtného.

Poslední legislativní změna[81] mýtného systému v České republice přinesla změny délky některých mýtných úseků. Zčásti je to důsledek postupu výstavby dálniční sítě a jím vyvolaných změn ve vedení dopravy. Jiné údaje byly upřesněny podle výsledků terénního měření, které proběhlo na většině sítě v roce 2008. Většinou šlo o vyrovnání délek sousedních úseků, protože byly podle jednotné metodiky stanoveny středy křižovatek a tedy začátky a konce souvisejících úseků. Podle prodloužení nebo zkrácení zpoplatněné délky úseku se příslušným způsobem zvýšila nebo snížila cena za jeho užití. Prodloužena byla asi třetina mýtných úseků a třetina byla zkrácena.

---

[79] Zákon č. 365/2000 Sb. , o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, ve znění zákona č. 517/2002 Sb.

[80] http://www.premid.cz/index.php?id=1001&L=3 Smluvní podmínky provozovatele systému elektronického mýtného(platné od 1.6.2008)

[81] vyhl. č. 14/2009 Sb., kterou se mění vyhláška č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, ve znění vyhlášky č. 323/2007 Sb. s účinností od 13.1.2009

9 Závěr

Ve své bakalářské práci jsem se pokusila s použitím právních norem a vlastních zkušeností z výkonu silničního správního úřadu shrnout oblast správy pozemních komunikací z hlediska jejich užívání a ochrany, a zároveň upozornit na problematická místa v zákoně o PK, kde nelze bez problémů dosáhnout souladu uvedené právní normy s podzákonnými právními předpisy a mnohdy i se skutečností.

Četnými změnami zákona o PK došlo k nesouladu jednotlivých ustanovení zákona. Například již v úvodním ustanovení, které vymezuje předmět právní úpravy nebyl doplněn výkon státní správy jinými správními orgány než silničními správními úřady, pokud lze zpoplatnění obecného užívání podřadit pod podmínky užívání a ochranu pozemních komunikací. O dalších nesrovnalostech ve věci definice užívání pozemní komunikace jinými vozidly než silničními, dále ve věci sjezdů a nájezdů na pozemní komunikace se zmiňuji v odpovídajících částech této práce. Dále bych ráda upozornila na odkazy v zákoně o PK poznámkami pod čarou na již neexistující právní předpisy, které byly nahrazeny novými, a to poměrně dávno[82]. Přesto se během následujících novelizací nikdo nevěnoval opravám těchto zásadních chyb.

Zde se zmíním ještě o jednom kontroverzním ustanovení, a to je odpovědnost vlastníka sousední nemovitosti, která v zastavěném území obce hraničí se silnicí nebo místní komunikací za škody způsobené závadou ve schůdnosti na přilehlém chodníku vzniklou znečištěním, náledím nebo sněhem. V praxi činí toto ustanovení časté problémy, čehož důkazem je řada ústavních stížností směřujících především proti vydaným obecně závazným vyhláškám a nařízení obcí, které stanoví rozsah, způsob a lhůty odstraňování závad ve schůdnosti.

Řešením těchto a jiných nesrovnalostí by mohla být další změna zákona o pozemních komunikacích, otázkou ovšem zůstává, zda by změnami nevznikly úplně nové rozpory a nesrovnalosti a zda by účel splnil konečný předpoklad. Řešením by byla úplná a propracovaná novelizace zákona o pozemních komunikacích. Některé odborné názory se opírají o skutečnost, že některá ustanovení zákona jsou a určitě v důsledku dalšího vývoje ještě několikrát budou měněna, a proto by měl hlavní zákon obsahovat jen základní definice, pojmy a instituty, a všechny provozní, technické a další záležitosti, u kterých lze předpokládat jejich časový vývoj zahrnout do prováděcích vyhlášek, jejichž propracovanost

---

[82] např. nový zákon o provozu na pozemních komunikacích byl schválen v roce 2000

může ovlivnit vybraný odborný tým. Tím by se vývoj právní úpravy na úseku správy pozemních komunikací také částečně vyhnul vlivům některých zájmových skupin, nebo to lze alespoň předpokládat.

Zároveň je část mé bakalářské práce zaměřena na nejnovější změny a trendy v oblasti správy pozemních komunikací, a to na zpoplatnění užívání vymezených úseků dálnic ve formě mýtného a provoz systému elektronického mýtného. Zpracování této práce odráží platné předpisy v oblasti správy pozemních komunikacích ke dni 20. 2. 2009. Mýtné jako tzv. výkonové zpoplatnění uživatele vybrané sítě pozemních komunikací je pro povinné subjekty transparentnějším a spravedlivějším způsobem zpoplatnění nežli časové zpoplatnění formou předplacených kupónů, protože spojuje povinnost platby jen se skutečně ujetou vzdáleností po zpoplatněné pozemní komunikaci.

Na výstavbu nebo zlepšení technického stavu zpoplatněných pozemních komunikací se v posledních letech vynakládá stále větší objem finančních prostředků ze státního rozpočtu a z ostatních veřejných rozpočtů. Přesto však – vzhledem k nadále se zvyšující intenzitě silniční dopravy a využití sítě pozemních komunikací vůbec, ale i s ohledem na náročnější technologické a investiční požadavky při výstavbě a modernizaci pozemních komunikací – vzrůstá další potřeba těchto finančních prostředků. Další peníze lze – stejně jako tomu je i v některých jiných evropských státech – získat zejména zpoplatněním používání vybraných pozemních komunikací některými kategoriemi vozidel, které svým provozem mají významnější vliv na opotřebování a poškozování pozemních komunikací či má jejich provoz jiné výraznější průvodní negativní účinky (emise, hluk). O zpracovávání této koncepce se již nějakou dobu veřejně hovoří, a pro zajímavost, také oddělení telematiky a zpoplatnění silniční sítě odboru pozemních komunikací Ministerstva dopravy České republiky uvádí v popisu svých činností mj. rozšíření výkonového zpoplatnění pro vozidla nad 3,5 tuny, rozšíření výkonového zpoplatnění na silnice I., II. a III. třídy a mezinárodní spolupráci na úseku pozemních komunikací, Z těchto skutečností vyplývá, že vývoj právní úpravy této oblasti rozhodně ještě není ukončen.

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucí mé bakalářské práce, JUDr. Janě Jurníkové, Ph.D. za odborné vedení, upřesnění a připomínky při zpracování této práce.

10 Resumé

This thesis summarizes the issue of road network administration with focus on the selected issues of application of legal regulations for this field of administrative law. The author aimed to determine legal regulation in the field of road network administration from public perspective, from the points of view of particular regulations which not only regulate procedural processes but also substantive law of particular institutes, both common and special use of roads and other crucial institutes of road network administration, particularly taxation of exercise of some public rights. The first chapter analyses starting points, objectives and methods.

The second chapter – introduction into the issue – deals with the system of road communications as a crucial part of transport infrastructure, where infrastructure means conditions providing economy operating.

In the third chapter the author analyses the law of road network administration, particularly its classification in the law system. The sources of law of the road network administration are described, i.e. the EU community law in the form of the European Parliament and Council directives, constitutional order and the general legal regulation of administrative procedure and subsidiary building procedure, up to the special part of administrative law for road network further to the other relevant laws and references to subordinate legislation.

In the fourth chapter the concepts and institutes are defined and further definitions from the field of road network administration provided, such as roads, their categorization and classification, road land, parts and adjoining lands of roads, special building control office and the institute of expropriation are defined, the issue of connecting access roads and crossroads, passableness, road negotiability, placement of permanent obstructions, road network protection and their contact with the surroundings.

The fifth chapter deals with the specific status of the road owner, who has the rights which can under certain conditions limit the execution of the rights of other subjects, but also has a number of duties protecting public interest.

The next chapter describes the system of road network administration, both state administration in delegated power in vertical division, and special administration of customs bodies and power of municipalities in legal decision-making, such as regulations and local laws. The author further deals with basic regulation for administrative procedure and the system of subordinance to special legal regulations in the field of road network

administration.

The seventh chapter deals with the institute of public use, the exception of special use and roadblocks, further legal regulation of specific taxation of public use of highways by means of time toll and toll in the system of electronic toll.

Last chapter attempts to evaluate the present legal regulation in the field of road network administration, draws attention to problematic issues and recommends improvements at the same time.

11 Seznam použitých zdrojů

Knižní a časopisecká díla

Jurníková, J. a kol.:Správní právo – zvláštní část, 5. doplněné vydání, MU Brno 2004

Hendrych, D. a kol.: Správní právo. Obecná část, 5., doplněné vyd., C.H.Beck, Praha 2003

Harvánek, J. a kol., Základy právní teorie II., Masarykova univerzita v Brně, 1992

Kadečka, S. a kol., Správní řád, Praha: ASPI, a.s., 2006

Průcha, P., Pomahač, R., Lexikon správní právo, nakladatelství Jiří Motloch - Sagit, Ostrava, 2002

Průchová, I., Chyba, J., Omezení vlastnického práva k pozemku z důvodu obecného zájmu, Masarykova univerzita, Brno, 1988

Kočí, R. : Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcími předpisy a vzory správních rozhodnutí podle právního stavu k 6.1.2007, Linde Praha 2007

Fastr, P. : Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a vyhláškou, 5. vydání, Linde Praha 2002

Horzinková, E., Čechmánek, B., Poplatky vybírané orgány České republiky, Linde Praha 1999

Holub M., Borovský J., Pokorný M., Hochman J., Kobliha I., Ondruš R., Odpovědnost za škodu v právu občanském, pracovním, obchodním a správním, Linde Praha 2003

Bakeš, M. a kol. Finanční právo. Praha: C.H.Beck, 2003

Průcha, P., Skulová S. Správní právo. Brno: MU v Brně, 2003

Koudelka, Z., Právní předpisy samosprávy, 2. vydání, Linde Praha 2008

Havlan, P., Majetek obcí a krajů v platné právní úpravě,2. vydání, Linde Praha 2008

Průvodce elektronickým mýtným 01/2008

Pejšek, V., Odpovědnost vlastníka nemovitosti za škodu, Právní rádce, 2008, č.6, str. 9-11

Gabrišová, V., Odtahy vozidel z pohledu ombudsmana, Právní rádce, 2008, č.4, str. 6-8

Hein, O., Užívání účelové komunikace, Právní rádce, 2002, č.9, str.10

Kočí, R., Výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací, Veřejná správa, 2003, č. 7, str. 11

Šromová, E., K § 10 písm. d) a k § 27 zákona o pozemních komunikacích, ASPI, LIT26543CZ

Vedral, J., Obecně závazné vyhlášky a nařízení obec – legislativní činnost obcí, ASPI, LIT25160CZ

Legislativa:

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

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

vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

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

zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů

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

vyhláška č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 526/1990 Sb. , o cenách, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích

zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,

zákon č. 183/2000 Sb., o územním plánování a stavebním řízení, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb

zákon č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 199/1994 Sb. , o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů

nařízení Vlády ČR č.484/2006 Sb. ze dne 18. října 2006 o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací,ve znění pozdějších předpisů

vyhláška č. 323 / 2007 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 22/1997 Sb. , o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

nařízení Vlády ČR č.484/2006 Sb. ze dne 18. října 2006 o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací,ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 365/2000 Sb. , o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, ve znění zákona č. 517/2002 Sb.

vyhláška č. 527/2006 Sb. , o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška č. 14/2009 Sb., kterou se mění vyhláška č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, ve znění vyhlášky č. 323/2007 Sb. s účinností od 13.1.2009

zákon ČNR č. 552/1991 Sb. , o státní kontrole, ve znění zákona č. 166/1993 Sb.

Internetové zdroje:

http://cs.wikipedia.org/: Historie silničních zákonů ke dni 20.2.2009

http://www.premid.cz (MYTO CZ) ke dni 20.2.2009

www.ochrance.cz, sborník „Veřejné cesty-aktualizovaný“ ke dni 20.2.2009

http://www.rsd.cz/Organizace-RSD-CR ke dni 20.2.2009

http://www.ssmsk.cz/ ke dni 20.2.2009

http://www.ceskedalnice.cz/poplatky.htm ke dni 20.2.2009

Judikatura:

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 26.6.2007 sp.zn. Cdo 1869/2005 o významu charakteru pozemní komunikace u střetu provozů

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15.3.2007 sp.zn. 1 As 7/2006 o odpovědnosti za škodu vlastníka dálnice, silnice nebo místní komunikace

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 19.5.1989 sp.zn. 1 Cz 30/89 o odpovědnosti za škodu správců pozemních komunikací

Nález Ústavního soudu ze dne 9.1.2008 sp.zn. II. ÚS 268/06 o omezení vlastnického práva k účelové komunikaci ve veřejném zájmu

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 11.10.2006 sp.zn. 31 Cdo 691/2005 o místní komunikaci jako samostatné věci v občanskoprávním smyslu

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 26.8.1999 sp.zn. 2 Cdon 444/97 o zjištění, zda pozemní komunikace je či není místní komunikací

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 16.3.2006 sp.zn. 10 Ca 284/2005 o vlastnictví pozemní komunikace jako stavby nezapisované do katastru nemovitostí