

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra humanitárních věd



Bakalářská práce

**Přenesený výkon státní správy v hl. m. Praze v oblasti
dopravy a silničního hospodářství (případová studie
odstraňování vraků z pozemních komunikací)**

Eva VRBOVÁ

© 2021 ČZU v Praze

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Eva Vrbová

Veřejná správa a regionální rozvoj – k.s. Hradec Králové

Název práce

Přenesený výkon státní správy v hl. m. Praze v oblasti dopravy a silničního hospodářství (případová studie odstraňování vraků z pozemních komunikací)

Název anglicky

Delegated performance of state administration in the Capital City of Prague in the field of transport and road management (case study of wreck removals from roads)

Cíle práce

Tématem bakalářské práce je výkon státní správy na území hl. m. Prahy. Výzkum bude zaměřen zejména na problematiku odstavovaných vozidel řešenou odborem životního prostředí a dopravy úřadu městské části Praha 20 (Horní Počernice).

Cílem práce bude v rámci zvoleného tématu:

1. Charakterizovat výkon státní správy na území hl. m. Prahy se zaměřením na přenesenou působnost silničně správních úřadů.
2. Přiblížit problematiku vraků a technicky nezpůsobilých vozidel a její možné řešení s ohledem na platnou legislativu.
3. Analyzovat postupy silničně správních úřadů na vybraném území a jejich fungování v praxi.
4. Zhodnotit legislativní vývoj dané problematiky, navrhnout změny a opatření vedoucí ke zvýšení efektivnosti a účelnosti postupů silničně správních úřadů.

Metodika

Práce bude postavena jako případová studie. Sběr dat proběhne pomocí studia dokumentů a dotazování. Dále budou použity další standardní metodologické postupy, především komparace.

Doporučený rozsah práce

30-40 stran

Klíčová slova

doprava, silniční hospodářství, silničně správní úřad, výkon státní správy, správní řízení, vraky, odstraňování vozidel, pozemní komunikace, hl. m. Praha, městská část hl. m. Prahy

Doporučené zdroje informací

HLEDÍKOVÁ, Z., JANÁK, J., DOBEŠ, J. Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost. Praha: NLN, Nakladatelství Lidové noviny, 2007.

KÁŇA, P., KALOUSKOVÁ P. Základy veřejné správy. 5. aktualizované vydání. Ostrava: Montanex, a. s., 2019.

KOČÍ, R. Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů. 7. aktualizované vydání. Praha: Leges, s. r. o., 2021.

LOCHMANNOVÁ, A. Veřejná správa, Základy veřejné správy. Vydání první. Prostějov: Computer Media s. r.o., 2017.

MACHUTOVÁ M., ČADEK J., SUDEK Č., TRŽIL L. Historie dopravní policie, Milpo Media. Praha: 2009.

MATES P. Reforma územní správy po roce 1989, Právně historické studie 39, Karolinum. Praha: 2009.

PAVLÍK, M., ŠIMKA, K., POSTRÁNECKÝ, J., POMAHAČ, R. a kol. Moderní veřejná správa: zvyšování kvality veřejné správy, dobrá praxe a trendy. Praha: Wolters Kluwer, 2020.

Předběžný termín obhajoby

2021/22 ZS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Jan Čopík, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra humanitních věd

Elektronicky schváleno dne 22. 11. 2021

prof. PhDr. Michal Lošťák, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 25. 11. 2021

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 30. 11. 2021

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Přenesený výkon státní správy v hl. m. Praze v oblasti silničního hospodářství (případová studie odstraňování vraků z pozemních komunikací)" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 29.11.2021

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala mému vedoucímu práce Ing. Janu Čopíkovi, Ph.D. za vlídný přístup, trpělivost, odbornou pomoc při konzultacích a cenné rady, které mi v průběhu zpracování této bakalářské práce poskytl.

Přenesený výkon státní správy v hl. m. Praze v oblasti dopravy a silničního hospodářství (případová studie odstraňování vraků z pozemních komunikací)

Abstrakt

Bakalářská práce se zabývá přeneseným výkonem státní správy na území hl. m. Prahy v oblasti dopravy a silničního hospodářství, jako kraje a zároveň i jako obce. Cílem práce je charakterizovat výkon státní správy na úseku dopravy a silničního hospodářství v hl. m. Praze a s tím související problematiku vraků a jejich odstraňování z pozemních komunikací, upozornit na změny v legislativě od roku 2016, zhodnotit efektivnost těchto změn a jejich ekonomické dopady na silničně správní úřady.

V teoretické části jsou zpracovány a prezentovány odborné zdroje, které mají objasnit členění a výkon státní správy na území hl. m. Prahy, především pak přenesenou působnost jejích městských částí v oblasti dopravy a silničního hospodářství.

Praktická část je zaměřena na problematiku vraků vybraného území a odstraňování vozidel z pozemních komunikací, která je přiblížena a podrobně popsána v případové studii na konkrétních, reálných případech. V práci jsou vysvětleny postupy při odstraňování vozidel z pozemních komunikací reflektující na změny v zákoně, ale také rozdíl mezi vrakem a vozidlem technicky nezpůsobilým k provozu na pozemních komunikacích.

Výzkum práce prokázal, že postupné legislativní změny nepřispěly ke zjednodušení a zrychlení práce silničně správních úřadů, navíc poukázal na negativní ekonomické dopady těchto legislativních změn, zejména navýšení finančních prostředků při řešení této problematiky. Práce je zakončena doporučením změn, včetně návrhů, které by vedly k účelnému a hospodárnému odstraňování silničních vozidel a vraků z pozemních komunikací.

Klíčová slova: silniční hospodářství, silniční správní úřad, doprava, výkon státní správy, správní řízení, vraky, odstraňování vozidel, pozemní komunikace, hlavní město Praha, městská část Prahy.

Delegated performance of state administration in the Capital City of Prague in the field of transport and road management (case study of wreck removals from roads)

Abstract

Bachelor thesis follows up delegated performance of state administration performance in the territory of the Capital City of Prague in the field of transport and road management, both as the region and as municipality. The aim of the thesis is to describe performance of state administration in the field of transport and road management in the Capital City of Prague and related wrecks problematics and their removal from roads, to point out legislative changes since 2016, to evaluate efficiency of these changes and their economic impacts to transport administrative offices.

The professional resources are presented in the theoretical part of the thesis. They should clarify division and the performance of state administration in the territory of the Capital City of Prague, mainly delegated activities of city districts in the field of transport and road management.

The practical part of the thesis is focused on wrecks problematics of chosen area and on vehicle removals from roads. It is described in detail in a case study with concrete, real cases. There are explained processes of vehicle removals from roads reflecting on legislative changes in the thesis, but also differences between wrecks and vehicles technically incapable for road traffic.

Research of work has shown that gradual legislative changes did not contribute to simplification and acceleration of work of transport administrative offices. Moreover, research has pointed out negative economic impacts of these legislative changes, mainly increase of financial resources for solving this problem. The thesis is terminated by recommendation of changes, including proposals, which should lead to purposeful and economical vehicle and wreck removals from roads.

Keywords: road management, transport administrative offices, transport, performance of state administration, administrative management, wrecks, removal of vehicles, roads, the Capital City of Prague, city district of Prague.

Obsah

1 Úvod.....	10
2 Cíl práce a metodika	11
2.1 Cíl práce	11
2.2 Metodika	12
3 Teoretická východiska	14
3.1 Základní členění veřejné správy.....	14
3.2 Základní členění hl. m. Prahy	16
3.3 Přenesená působnost státní správy na území hl. m. Prahy.....	19
3.4 Dopravně správní agendy.....	20
3.4.1 Silničně správní úřad Magistrátu hl. m. Prahy.....	21
3.4.2 Silničně správní úřad městské části Prahy	22
4 Praktická část	24
4.1 Městská část Praha 20 – Horní Počernice	24
4.2 Doprava a silniční hospodářství v Městské části Praha 20	24
4.2.1 Silničně správní úřad na území Městské části Praha 20	25
4.3 Odstraňování vozidel z pozemních komunikací	25
4.3.1 Problematika vraků	26
4.3.2 Problematika vozidel bez technické prohlídky nebo technicky nezpůsobilých k provozu	27
4.3.3 Legislativní úprava odstraňování vraků v roce 2021	29
4.3.4 Legislativní úprava odstraňování silničních vozidel v roce 2021.....	31
4.4 Vývoj legislativy odstraňování vozidel z pozemních komunikací od roku 2015.....	33
4.4.1 Legislativní úprava roku 2015	34
4.4.2 Legislativní úprava roku 2016	35
4.4.3 Legislativní úprava roku 2017	36
4.4.4 Legislativní úprava roku 2018	36
4.4.5 Legislativní úprava roku 2019	36
4.4.6 Legislativní úprava roku 2020	37
4.4.7 Aktuální legislativní úprava - rok 2021	39
4.4.8 Legislativní úprava platná od roku 2022	40
4.5 Problematika vraků na konkrétních případech.....	40
4.5.1 Příklad č. 1 – vozidlo se spornými znaky vraku	42
4.5.2 Příklad č. 2 – vrak na veřejně přístupné účelové komunikaci, která není ve vlastnictví obce	46
5 Zjištění a doporučení	49
5.1 Problematika legislativy a její dopady v praxi	49

5.2	Problematika spolupráce SSÚ s ostatními orgány veřejné správy.....	52
6	Závěr.....	53
7	Seznam použitých zdrojů	55
8	Přílohy	57

Seznam obrázků

Obrázek č. 1 – Městské části hl. m. Prahy

Obrázek č. 2 – Územní obvody hl. m. Prahy

Obrázek č. 3 – Správní obvody hl. m. Prahy

Obrázek č. 4 – Vrak

Obrázek č. 5 a 6 – Vozidlo nenaplnující znaky vraku

Obrázek č. 7 a 8 – Vozidlo naplnující znaky vraku

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 – Katastrální území územních obvodů hl. m. Prahy

Tabulka č. 2 – Městské části správních obvodů hl. m. Prahy

Tabulka č. 3 – Statistiky agendy vraků a vozidel s propadlou TP

Seznam grafů

Graf č. 1 - Statistiky agendy vraků a vozidel s propadlou TP

Seznam použitých zkratk

CRV = Centrální registr vozidel ČR

MD = Ministerstvo dopravy

SSÚ = Silniční správní úřad

TP = Technická prohlídka

1 Úvod

Bakalářská práce se zabývá výkonem státní správy v oblasti dopravy a silničního hospodářství na území hl. m. Prahy, která má svá specifika jako kraj i jako obec. Nejprve je zapotřebí pochopit územní členění hl. m. Prahy, která se skládá ze 112 katastrálních území, a dále se dělí na 10 územních obvodů a 57 městských částí. Výkon přenesené státní správy však nekopíruje ani jedno toto členění a je rozdělen do samostatných 22 správních obvodů. Práce je zaměřena především na charakteristiku výkonu státní správy hl. m. Prahy a jejích městských částí na úseku dopravy a silničního hospodářství, zejména na problematiku odstraňování vozidel z pozemních komunikací a na legislativní změny, které s touto problematikou souvisí.

Většina z nás užívá pozemní komunikace denně, bere je jako samozřejmost, jsou naší komunikační potřebou, tvoří spojnice mezi jednotlivými nemovitostmi, obcemi, kraji, ale i státy celého světa. Problémy však nastávají, pokud je na těchto komunikacích narušen provoz nebo dokonce ohrožena bezpečnost či zdraví osob. Mezi tyto problémy můžeme nezpochybnitelně zařadit i odstavené vraky na pozemních komunikacích. Tato problematika se může zdát zanedbatelná, přesto však odstranění vraku z komunikace mnohdy trvá i několik měsíců či let.

Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. V teoretické části je vysvětleno základní členění hl. m. Prahy, charakterizováno současné uspořádání státní správy na území hl. m. Prahy zaměřené na dopravu a silniční hospodářství a celkové objasnění pojmů souvisejících s problematikou vraků a technicky nezpůsobilých vozidel. Praktická část je zaměřená na fungování silničně správních úřadů v praxi, jejich možnosti a postupy, které jsou přiblíženy na konkrétních případech, kdy jednotlivá úskalí dané problematiky vyplývají především z platné legislativy. Tato část práce poukazuje na legislativní změny a jejich dopady na silniční správní úřady, na efektivnost a účinnost jejich postupů, ale také na spolupráci s ostatními orgány veřejné správy. Závěrem tato práce vyhodnocuje veškeré poznatky, které byly k dané problematice zjištěny, a na jejich základě doporučuje možné změny a opatření pro dosažení účelu a efektivnosti řízení o odstranění vozidel včetně vraků z pozemních komunikací.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Tématem bakalářské práce je výkon státní správy na vybraném území hl. m. Prahy, se zaměřením na dopravu a silniční hospodářství, konkrétně na problematiku odstraňování vraků z pozemní komunikace. Jelikož řešení této problematiky prošlo od roku 2016 výraznými legislativními změnami, zabývá se tato práce především dopady těchto změn, které se týkají z velké části samotného procesu řízení silničních správních úřadů. S problémy kolem vraků se více či méně potýká každá městská část hl. m. Prahy. Práce se zaměřila na správní obvod Prahy 20, který tvoří pouze jedna městská část, a to Praha – Horní Počernice patřící do územního obvodu Prahy 9. Vedení této městské části bojuje s problematikou vraků již delší dobu, neboť tato městská část na rozdíl od městských částí nacházejících se v historickém centru Prahy, leží na samém okraji města a je spíše územím s rodinnými domky, zahradami a parky, kde nejsou zřízené žádné zóny s omezeným parkováním. Není ale ani svou rozlohou nebo počtem obyvatel tak malá, aby odstavené vozidlo na pozemní komunikaci vyvolalo zvýšenou pozornost. Z výše uvedených důvodů jsou poměrně často v této městské části ponechána vozidla na parkovištích a jiných veřejných prostranstvích delší dobu bez povšimnutí.

Cílem práce je v rámci zvoleného tématu:

1. Charakterizovat výkon státní správy na území hl. m. Prahy se zaměřením na přenesenou působnost silničně správních úřadů.
2. Přiblížit problematiku vraků a technicky nezpůsobilých vozidel a její možné řešení s ohledem na platnou legislativu. Upozornit na novely zákonů od roku 2016, které mají dopad na odstraňování vozidel z komunikace.
3. Analyzovat postupy silničních správních úřadů na vybraném území a jejich fungování v praxi v rámci případové studie na konkrétních reálných případech.

4. Zhodnotit legislativní vývoj dané problematiky, navrhnout změny a opatření vedoucí ke zvýšení efektivnosti a účelnosti postupů silničních správních úřadů.

2.2 Metodika

Metodou bakalářské práce je případová studie výkonu přenesené státní působnosti v oblasti silničního hospodářství, zaměřená na problematiku odstraňování vraků na území Horních Počernic, 20. správního obvodu hl. m. Prahy.

Zvolené techniky výzkumu obsahují studium dokumentů, nestandardizované rozhovory, sběr dat z právních předpisů, směrnic a odborné literatury, a v neposlední řadě také znalosti a zkušenosti z vlastní praxe autorky, která působí ve veřejné správě na úseku dopravy téměř 12 let, z toho posledních 6 let jako referentka dopravy na Úřadě městské části Prahy 20.

Práce vychází z dokumentů agendy silničně správního úřadu městské části Prahy 20, Odboru životního prostředí a dopravy, zaměřené pouze na odstraňování vraků z pozemních komunikací. Jedná se konkrétně o tři spisové dokumentace, ve kterých silniční správní úřad řešil dva reálné případy.

První případ z roku 2020, vedený pod spis. zn.: SZ MCP20 013390/2020, popisuje řízení, kde nebyly u vozidla naplněny znaky vraku podle platné legislativy.

V druhém případě z roku 2016, který je vedený pod spis. zn.: SZ MCP20 005530/2016, se vozidlo nacházelo na účelové komunikaci, která nebyla v majetku města. Tento případ pokračoval v roce 2019, kdy bylo ve stejné věci zahájeno druhé řízení, vedené pod spis. zn.: SZ MCP20 004103/2019, neboť roku 2018 došlo k převodu vlastnických práv k této komunikaci, a současně i ke změnám v legislativě.

Obsahem spisových dokumentací jsou podněty, žádosti, zápisy o stavu vozidla, protokoly, výpisy z Centrálního registru vozidel, výpisy z katastru nemovitostí, usnesení, oznámení, sdělení, ale také fotografie vozidel.

Na základě nestandardizovaných rozhovorů byly získány informace týkající se problematiky vraků, legislativních úprav a postupů správních orgánů.

Rozhovor č. 1 se uskutečnil s místostarostkou Městské části Prahy 20, která je zároveň radní na úseku dopravy. Místostarostka v odstavování vraků v Horních Počernicích spatřuje velký problém, který je spojen jednak s blokováním veřejných parkovacích míst, kterých je v městské části, stejně tak jako v celé Praze nedostatek, ale také s nepořádkem kolem vraků, který narušuje vzhled obce a v některých případech může docházet i k ohrožení zdraví či životního prostředí.

Rozhovor č. 2 proběhl s vedoucí Odboru životního prostředí a dopravy, Úřadu městské části Prahy 20, a týkal se především postupů silničních správních úřadů, metodik a různých doporučení od nadřízených správních orgánů, které byly probírány na poradách a v písemné podobě poskytnuty vedoucím pracovníkům silničních správních úřadů k využití v dané problematice.

Třetí rozhovor týkající se legislativy a jejího výkladu se uskutečnil s právníčkou kanceláře úřadu Městské části Prahy 20, která se zbývá problematikou odboru životního prostředí a dopravy.

Z rozhovoru č. 4, který proběhl s referentkou dopravy, Odboru životního prostředí a dopravy, Úřadu městské části Prahy 20, byly zjištěny informace týkající se převážně správního řízení vedeného pod spis. zn.: SZ MCP20 004103/2019.

Z posledního pátého rozhovoru, který se uskutečnil s kapitánem Policie České republiky, dopravním inženýrem Odboru služby dopravní policie, byly získány informace o součinnosti policejních orgánů při ohledávání a odtazích vozidel.

3 Teoretická východiska

3.1 Základní členění veřejné správy

Pojem veřejná správa je odvozen od pojmu správa, kterou je potřeba si představit jako činnost sledující určité cíle. Tato činnost může být vykonávána v soukromém zájmu, sledující soukromé cíle nebo v zájmu veřejném, která sleduje cíle veřejné. Subjekt veřejné správy je vázán Ústavou České republiky, kdy „*Státní moc slouží všem občanům a lze ji uplatňovat jen v případech, v mezích a způsoby, které stanoví zákon.*“¹, smí tedy vykonávat jen to, co je mu platným předpisem výslovně uloženo, a to v rámci své pravomoci a příslušnosti.²

Úkoly veřejné správy vykonávají převážně orgány územních samosprávních celků, především krajů a obcí. V současné době máme 14 krajů, 205 obcí s úřadem s rozšířenou působností, 393 obcí s pověřeným obecním úřadem a 6258 obcí se základním rozsahem působnosti.³

Veřejná správa plní funkci mocenskou, ochranou, organizační, regulační a funkci služeb veřejnosti. Je to složitý systém, který se skládá z jednotlivých orgánů, institucí a vazeb mezi nimi, přesto však i s ohledem na tyto vazby lze veřejnou správu rozdělit do dvou oblastí, a to na výkon samosprávy a výkon státní správy.⁴

Samosprávu můžeme definovat jako subjekt odlišný od státu, který uskutečňuje výkon veřejné správy relativně nezávisle na státní správě. Samospráva disponuje mocí normotvornou a výkonnou, může tedy vytvářet vlastní normy, např. vyhlášky a řídit činnost samosprávních orgánů. U samosprávy rozlišujeme dva základní druhy, územní samosprávu a zájmovou samosprávu, přičemž jejich výkon je v samostatné působnosti. Zájmová samospráva není na rozdíl od územní samosprávy zakotvena v Ústavě České republiky, ale tvoří jí subjekty s určitým společným zájmem. Stát může do jejich činnosti

¹ Ústavní zákon č. 1/1993 Sb.: *Ústava České republiky*, 2013, Hlava první, Čl. II. [cit. 2021-10-23].

² CUC, R., JORDÁN, M., *Příručka nového zaměstnance*, MHMP, Odbor personálních a hospodářských činností, Úsek vzdělávání, XV. aktualizované vydání, 2014.

³ Portál územního plánování, *Členění obcí*. Dostupné z WWW: <https://portal.uur.cz/spravni-usporadani-cr-organy-uzemniho-planovani/obce.asp>

⁴ LOCHMANNOVÁ, A., *Veřejná správa, Základy veřejné správy*. 2017, s. 15.

zasahovat jen tehdy, vyžaduje-li to ochrana zákona, a jen způsobem stanoveným zákonem.⁵

Státní správa je činností státu, realizována státními orgány či jinými orgány, které stát k výkonu státní správy zmocní zákonem. Je základem veřejné správy a vykonává přenesenou působnost státu. Rozlišujeme dvě skupiny orgánů státní správy, ústřední orgány státní správy a územní orgány státní správy. Státní správu tedy můžeme rozdělit na dvě základní skupiny vnitřní a územní.⁶

Na území současné České republiky je tradičně uplatňován kontinentální systém zabezpečování místní veřejné správy. Konkrétně jde o tzv. smíšený model, kdy úřady samospráv obcí a krajů vykonávají v místech i část státní správy, tedy přenesenou působnost.⁷ Pro stát je toto uspořádání ekonomicky výhodné, neboť nemá povinnost hradit samosprávám skutečné náklady vzniklé v souvislosti s výkonem státní správy, ale pouze na tuto činnost uděluje příspěvky. Ty nemusí odrážet konkrétní náklady.⁸

V některých případech ostatně zaměstnanci obce vykonávají jak samosprávu, tak státní správu. Smíšený model však může umožňovat různé zásahy samospráv do výkonu přenesené působnosti státní správy. Zaměstnanci obcí či krajů jsou totiž zařazeni v organizačních strukturách obecních (krajských) úřadů a jejich vedení vůči nim vystupuje z pozice zaměstnavatele. Můžeme tak hovořit o tzv. systémové podjatosti.⁹ Modely uspořádání místní veřejné správy v postsocialistických zemích rozebírá např. chorvatská právnička I. Lopižić.¹⁰

⁵ LOCHMANNOVÁ, A., *Veřejná správa, Základy veřejné správy*. 2017, s. 30.

e-pravo.cz, Pojem samospráva. Dostupné z WWW: <https://www.epravo.cz/top/clanky/pojem-samosprava-znaky-a-druhy-15446.html>

⁶ LOCHMANNOVÁ, A., *Veřejná správa, Základy veřejné správy*. 2017, s. 28

⁷ HORZINKOVÁ, E., NOVOTNÝ, V., *Základy organizace veřejné správy v ČR*. 2010, s. 56-58.

⁸ VALEŠ, L., *Politologické aspekty veřejné správy*. 2006, s. 100.

⁹ BROŽ, J., Systémová podjatost v územní samosprávě. In: HEJČ, D., KLIKOVÁ, A., CHAMRÁTHOVÁ, A., VALDHANS, J. *DNY PRÁVA 2016 – DAYS OF LAW 2016. Část IX. Deset let účinnosti správního řádu z hlediska soudní judikatury*. 2017, s. 7-20.

¹⁰ LOPIŽIĆ, I., Models of deconcentrated performance of state administration tasks in post-socialist countries. *Hrvatska i komparativna javna uprava*, Vol. 17, No. 1, 2017.

3.2 Základní členění hl. m. Prahy

Praha je hlavním a zároveň největším městem České republiky. Rozkládá se na území velkém 496 kilometrů čtverečních¹¹ a trvale v něm žije 1, 341 miliónů obyvatel.¹²

Hlavní město Prahu můžeme územně členit podle:

1. **Katastrálního území** – území hlavního města Prahy tvoří 112 katastrálních území, která jsou uvedena v příloze zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů.¹³

2. **Městských částí** – hl. m. Praha je rozdělena na území městských částí, která jsou vymezena v Obecně závazné vyhlášce hlavního města Prahy č. 55/2000 Sb., kterou se vydává Statut hlavního města Prahy (dále jen „Statut“). Těchto městských částí je 57 a tvoří je většinou několik katastrálních území.¹⁴

Obrázek č. 1 – Městské části hl. m. Prahy



Zdroj: Převzato z mapy-prahy.com, [2021-10-23], <https://www.mapa-prahy.com/mestske-casti-prahy>

¹¹ Hlavní město Praha, Vše o životě v Praze. Dostupné z WWW: <https://www.praha.cz/mesto-praha/hlavni-mesto-praha>

¹² Český statistický úřad, Krajská správa ČSÚ v hl. m. Praze. Dostupné z WWW: <https://www.czso.cz/csu/xa/1-xa>

¹³ Zákon č. 131/2000 Sb.: Zákon o hlavním městě Praze, Příloha 1

¹⁴ Obecně závazná vyhláška hl. m. Prahy č. 55/2000 Sb.: *Obecně závazná vyhláška hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hl. m. Prahy*

3. **Územních obvodů** – hl. m. Praha je dále rozdělena na 10 územních obvodů. Tyto obvody platí již od roku 1960 a jsou uvedeny v zákoně č. 51/2020 Sb., o územně správním členění státu a o změně souvisejících zákonů. Jednotlivý územní obvod se může skládat i z několika městských částí ležících na různých katastrálních území.¹⁵

Tabulka č. 1 – Katastrální území územních obvodů hl. m. Prahy

ÚZEMNÍ OBVODY	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ
PRAHA 1	Holešovice, Hradčany, Josefov, Malá Strana, Nové Město, Staré Město, Vinohrady
PRAHA 2	Nové Město, Nusle, Vinohrady, Vyšehrad
PRAHA 3	Strašnice, Vinohrady, Vysočany, Žižkov
PRAHA 4	Braník, Háje, Hodkovičky, Chodov, Cholupice, Kamýk, Komořany, Krč, Křeslice, Kunratice, Lhotka, Libuš, Michle, Modřany, Nusle, Písnice, Podolí, Šeberov, Točná, Újezd u Průhonic, Vinohrady, Záběhlice
PRAHA 5	Břevnov, Hlubočepy, Holyně, Jinonice, Košíře, Lahovice, Lipence, Lochkov, Malá Chuchle, Malá Strana, Motol, Radlice, Radotín, Řeporyje, Slivenec, Smíchov, Sobín, Stodůlky, Třebonice, Velká Chuchle, Zadní Kopanina, Zbraslav, Zličín
PRAHA 6	Břevnov, Bubeneč, Dejvice, Hradčany, Liboc, Lysolaje, Nebušice, Přední Kopanina, Ruzyně, Řepy, Sedlec, Střešovice, Suchdol, Veleslavín, Vokovice
PRAHA 7	Bubeneč, Holešovice, Libeň, Troja
PRAHA 8	Bohnice, Březiněves, Čimice, Dolní Chabry, Ďáblice, Karlín, Kobylisy, Libeň, Nové Město, Střížkov, Troja, Žižkov
PRAHA 9	Běchovice, Čakovice, Černý Most, Dolní Počernice, Hloubětín, Horní Počernice, Hostavice, Hrdlořezy, Kbely, Klánovice, Koloděje, Kyje, Letňany, Libeň, Malešice, Miškovice, Prosek, Satalice, Střížkov, Třeboradice, Újezd nad Lesy, Vinoř, Vysočany
PRAHA 10	Benice, Dolní Měcholupy, Dubeč, Hájek u Uhříněvsi, Hloubětín, Horní Měcholupy, Hostivař, Hrdlořezy, Kolovraty, Královice, Lipany, Malešice, Michle, Nedvězí, Petrovice, Pitkovice, Strašnice, Štěrboholy, Uhříněves, Vinohrady, Vršovice, Záběhlice, Žižkov

Zdroj: [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache: aN664seDaUJ:www.mvcr.cz/soubor/metodi-ka-2016-informace-c-18-2016-priloha-1.aspx+&cd=1&hl=cs&ct=clnk&gl=cz](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:aN664seDaUJ:www.mvcr.cz/soubor/metodi-ka-2016-informace-c-18-2016-priloha-1.aspx+&cd=1&hl=cs&ct=clnk&gl=cz) – vlastní zpracování, 2021

¹⁵ Zákon č. 51/2020 Sb.: *Zákon o územně správním členění státu a o změně souvisejících zákonů*

Obrázek č. 2 – Územní obvody hl. m. Prahy



Zdroj: Převzato z vasegeny.cz, [2021-10-23], <https://vasegeny.cz/pomucky/mapy-mestskych-casti-ceskych-mest/>

4. **Správních obvodů** – hl. m. Praha se člení na 22 správních obvodů. Tyto správní obvody se skládají z jedné či více městských částí. Sídlem tohoto obvodu je úřad městské části, který vykonává přenesenou působnost státu pro ty městské části, které mají ve svém obvodu.¹⁶

Obrázek č. 3 – Správní obvody hl. m. Prahy



Zdroj: Převzato z czso.cz, [2021-10-23], <https://www.czso.cz/csu/xa/spravni-obvody>

¹⁶ Obecně závazná vyhláška hl. m. Prahy č. 55/2000 Sb.: *Obecně závazná vyhláška hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hl. m. Prahy*

Tabulka č. 2 – Městské části správních obvodů hl. m. Prahy

SPRÁVNÍ OBVODY	MĚSTSKÉ ČÁSTI
PRAHA 1	Praha 1
PRAHA 2	Praha 2
PRAHA 3	Praha 3
PRAHA 4	Praha 4, Praha - Kunratice
PRAHA 5	Praha 5, Praha - Slivenec
PRAHA 6	Praha 6, Praha – Suchdol, Praha – Nebušice, Praha – Přední Kopanina, Praha - Lysolaje
PRAHA 7	Praha 7, Praha - Troja
PRAHA 8	Praha 8, Praha – Dolní Chabry, Praha – Březiněves, Praha - Ďáblice
PRAHA 9	Praha 9
PRAHA 10	Praha 10
PRAHA 11	Praha 11, Praha – Křeslice, Praha – Šeberov, Praha - Újezd
PRAHA 12	Praha 12, Praha - Libuš
PRAHA 13	Praha 13, Praha - Řeporyje
PRAHA 14	Praha 14, Praha – Dolní Počernice
PRAHA 15	Praha 15, Praha – Dolní Měcholupy, Praha – Dubeč, Praha – Petrovice, Praha - Štěrboholy
PRAHA 16	Praha 16, Praha – Velká Chuchle, Praha – Lochkov, Praha – Zbraslav, Praha - Lipence
PRAHA 17	Praha 17, Praha - Zličín
PRAHA 18	Praha 18, Praha - Čakovice
PRAHA 19	Praha 19, Praha – Vinoř, Praha - Satalice
PRAHA 20	Praha 20
PRAHA 21	Praha 21, Praha – Klánovice, Praha – Koloděje, Praha - Běchovice
PRAHA 22	Praha 22, Praha – Královice, Praha – Nedvězí, Praha – Kolovraty, Praha - Benice

Zdroj: https://socialni.praha.eu/jnp/cz/komunikace_s_urady/urady_mestських_casti/map_alt.html – vlastní zpracování, 2021

3.3 Přenesená působnost státní správy na území hl. m. Prahy

Hlavní město Praha je územně samosprávním celem, na který je, stejně tak jako na ostatní obce a kraje, přenesen výkon státní správy. Tento výkon státní správy koordinuje

Ministerstvo vnitra, které zároveň připravuje podklady státního rozpočtu pro příspěvky obcí, krajů a hl. m. Prahy.¹⁷

Jelikož je hlavní město Praha zároveň krajem i obcí České republiky, má svá určitá specifika. Z tohoto důvodu se nemůže řídit zákonem o krajích a obcích, ale jeho postavení i veškerá působnost je upravena v zákoně č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů. Tato specifika se samozřejmě promítají i do výkonu přenesené působnosti státní správy.

Orgány hlavního města Prahy vykonávají přenesenou působnost, která je zákonem svěřena jak orgánům krajů, tak orgánům obcí.

Orgány městské části vykonávají přenesenou působnost, která je zákonem svěřena městským částem nebo v mezích zákona Statutem. Dále lze orgánům městských částí v mezích zákona svěřit Statutem přenesenou působnost, která je zákonem svěřena orgánům obcí.¹⁸

Zjednodušeně můžeme tedy říct, že Magistrát hl. m. Prahy vystupuje jako kraj a v některých případech i jako obec a úřady městských částí vystupují jako obec, ale pouze v rozsahu jím svěřeném Statutem nebo zákonem. Přenesenou působnost státní správy ale vykonává pouze Magistrát hl. m. Prahy a úřady městských částí správních obvodů Prahy1 – 22.

3.4 Dopravně správní agendy

Dopravně správní agendy patří do výkonu státní správy v přenesené působnosti. V rámci těchto dopravně správních agend se řeší výkon těchto správních činností:

1. Přestupkové řízení ve věcech bezpečnosti a plynulosti na úseku dopravy a silničního hospodářství podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a podle zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla

¹⁷ Ministerstvo vnitra České republiky, *Veřejná správa*. Dostupné z WWW:

<https://www.mvcr.cz/clanek/prispevek-na-vykon-statni-spravy-prispevek-na-vykon-statni-spravy.aspx>

¹⁸ Zákon č. 131/2000 Sb.: Zákon o hlavním městě Praze

a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla“).

2. Silniční doprava a taxislužba podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

3. Správní rozhodování drážního úřadu, provozování drah a drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů a podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

4. Registrační úkony v oblasti provozu silničních vozidel podle zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel“).

5. Správní rozhodování o řídičských oprávnění, řídičských průkazech a zdravotní a odborné způsobilost k řízení motorových vozidel podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“).

6. Správní rozhodování silničního úřadu v silničním hospodářství podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“).¹⁹

3.4.1 Silničně správní úřad Magistrátu hl. m. Prahy

Agendu silničně správního úřadu na Magistrátu hl. m. Prahy řeší Odbor pozemních komunikací a drah. Tento odbor vykonává přenesenou působnost, která byla na základě ustanovení § 40 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích svěřena orgánům krajů.

Dále tento odbor vykonává i část přenesené působnosti, která byla zákonem svěřena orgánům obcí, ale Statutem hl. m. Prahy nebyla svěřena městským částem hl. m. Prahy. Vykonává tedy tyto správní činnosti:

¹⁹ Institut pro veřejnou správu Praha, *Přehled správních činností*. Dostupné z WWW: <https://www.institutpraha.cz/overeni-zoz/prehled-spravnich-cinnosti/>

1. *Vykonává působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic II. třídy s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo krajský úřad.*
2. *Vykonává působnost silničního správního úřadu ve věci povolování zrušení přejezdu na neveřejné účelové komunikaci.*
3. *Projednává přestupky podle § 42a odst. 4 písm. e) a § 42b ve věcech dálnic, silnic I. a II. třídy a místních komunikací I. třídy a podle § 42b odst. 1 písm. s) t) u) a v), s výjimkou přestupků, k jejichž projednání je příslušný celní úřad nebo Ministerstvo dopravy.*
4. *Uplatňuje stanovisko k územním plánům a regulačním plánům a závazné stanovisko v územním řízení z hlediska řešení místních komunikací I. třídy a veřejně přístupných účelových komunikací Aviatická a Schengenská.*
5. *Rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie místních komunikací a o vyřazení místní komunikace z této kategorie.*
6. *Vykonává působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací I. třídy a veřejně přístupných účelových komunikací Aviatická a Schengenská a ve věcech světelných signalizačních zařízení včetně zařízení souvisejících se světelným signalizačním zařízením v rámci systému řízení a regulace městského silničního provozu, zařízení pro provozní informace městského systému informování účastníků dopravy, zařízení pro telematiku.²⁰*

Ostatní správní činnosti silničně správního úřadu, které byly zákonem svěřeny obcím vykonávají úřady městských části správních obvodů Prahy 1 – 22.

Odvolacím orgánem ve všech řízeních na úseku silničně správního úřadu je Ministerstvo dopravy, které je zároveň i metodickým orgánem Magistrátu hl. m. Prahy.

3.4.2 Silničně správní úřad městské části Prahy

Agendu silničně správního úřadu na úradech městských částí vykonávají pouze úřady správních obvodů Prahy 1 – 22. Jedná se o Statutem svěřený výkon přenesené státní působnosti, který byl zákonem svěřen orgánům obcí. Správním obvodům Prahy 1 – 22 byl svěřen výkon těchto činností:

²⁰ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2021, § 40

1. *Výkon působnosti silničního správního úřadu ve věcech silnic III. třídy a veřejně přístupných účelových komunikací s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo krajský úřad.*
2. *Výkon působnosti silničního správního úřadu ve věci povolování zřízení přejezdu na neveřejné účelové komunikaci.*
3. *Projednává přestupky podle § 42a, s výjimkou přestupku podle § 42a odst. 4 písm. e) a projednávání správních deliktů podle § 42b, s výjimkou správních deliktů týkajících se dálnice silnice I. a II. třídy a místních komunikací I. třídy, s výjimkou přestupků, k jejichž projednání je příslušný celní úřad nebo Ministerstvo dopravy a s výjimkou správních deliktů podle § 42b odst. 1 písm. s), t), u) a v); k projednání přestupků podle § 42a odst. 4 písm. c) a § 42b odst. 1 písm. w) a x) je místně příslušný orgán, v jehož správním obvodu bylo provedeno kontrolní vážení.*
4. *Uplatňování závazných stanovisek v územním řízení z hlediska řešení místních komunikací II., III. a IV. třídy a účelových komunikací s výjimkou veřejně přístupných účelových komunikací Aviatická a Schengenská.*
5. *Výkon působnosti silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací s výjimkou vozovek místních komunikací I. třídy a s výjimkou světelných signalizačních zařízení včetně zařízení souvisejících se světelným signalizačním zařízením v rámci systému řízení a regulace městského silničního provozu, zařízení pro provozní informace městského systému informování účastníků dopravy, zařízení pro telematiku, a výkon působnosti ve věcech veřejně přístupných účelových komunikací, s výjimkou veřejně přístupných účelových komunikací Aviatická a Schengenská.²¹*

Odvolačím orgánem ve všech řízeních na úseku silničně správního úřadu je Magistrát hl. m. Prahy, Odbor pozemních komunikací a drah, který je zároveň i metodickým orgánem úřadů městských částí.

²¹ Obecně závazná vyhláška hl. m. Prahy č. 55/2000 Sb.: *Obecně závazná vyhláška hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hl. m. Prahy, Příloha č. 3 a 4*

4 Praktická část

4.1 Městská část Praha 20 – Horní Počernice

Městská část Horní Počernice se nachází v Praze 9 a je jednou z 57 městských částí hl. m. Prahy. V roce 2001 se stala 20. správním obvodem města a od roku 2002 nese tento správní obvod název Praha 20. Úřad městské části vykonává také státní správu v přenesené působnosti pro území městské části, které se rozkládá na východním okraji hl. m. Prahy. Svou výměrou 16,96 kilometrů čtverečních je největším souvislým katastrálním územím v hl. m. Praze. Nachází se v prostoru původních obcí Čertousy, Chvaly, Horní Počernice, Svěpravice a Xaverov. Sousedí se správními obvody Prahy 14, Prahy 19, Prahy 21 a Středočeským krajem.²²

4.2 Doprava a silniční hospodářství v Městské části Praha 20

Úřadu městské části Praha 20 byl svěřen ve věcech dopravy a silničního hospodářství výkon státní správy v přenesené působnosti zákonem a v mezích zákona i Statutem, kdy vykonává správní činnosti orgánů obcí v rozsahu uvedeném ve Statutu.

Úřad městské části Praha 20 vykonává ve svěřeném rozsahu tyto dopravní agendy:²³

1. Vykonává působnost silničního správního úřadu (dále jen „SSÚ“)
2. Uplatňuje závazná stanoviska z hlediska pozemních komunikací
3. Vykonává působnost ve věci místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích
4. Provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích
5. Projednává přestupky podle zákona č. 168/1997 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů.
6. Projednává přestupky podle zákona č 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

²² Městská část Praha 20 Horní Počernice, *O městské části*. Dostupné z WWW: <https://www.pocernice.cz/mestska-cast/historie-mc/historie/vyvoj-osidleni/>

²³ Městská část Praha 20 Horní Počernice, *Odbor životního prostředí a dopravy*. Dostupné z WWW: <https://www.pocernice.cz/urad/odbory-a-oddeleni/odbor-zivotniho-prostredi-a-dopravy/>

7. Projednává přestupky podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.
8. Projednává přestupky podle zákona č 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Všechny tyto agendy, vyjma projednávání přestupků o silniční dopravě, řeší Odbor životního prostředí a dopravy.

4.2.1 Silničně správní úřad na území Městské části Praha 20

SSÚ Městské části Prahy 20 je zajišťován prostřednictvím Odboru životního prostředí a dopravy, Úřadu městské části Praha 20. Místní příslušnost je vymezena správním obvodem Prahy 20 a věcná příslušnost mu byla svěřena v mezích zákona Statutem, v rozsahu svěřeném orgánům obci, ale v omezeném rozsahu. Část této agendy, která byla zákonem svěřena obcím vykonává Magistrát hl. m. Prahy.

Agenda SSÚ Městské části Prahy 20 je rozsáhlá a všechny tyto agendy jsou poměrně rozmanité a potýkají se s různými problémy, proto je potřeba individuálně posuzovat každé správní řízení a správně vyhodnotit jejich dopady před vydáním správního rozhodnutí nebo opatření. Přesto však SSÚ naráží na problematiky, které bohužel i přes velice precizní správní řízení nemají za dodržení platné legislativy jasný postup, chybí právní předpisy či metodiky upravující postupy nebo jsou tyto nejednoznačné. Mezi jednu z nich můžeme bezpochyby zařadit problematiku odstraňování a odstavování vozidel, která porušují zákon o pozemních komunikacích, mimo pozemní komunikaci.

4.3 Odstraňování vozidel z pozemních komunikací

Zákon o pozemních komunikacích řeší ve spolupráci vlastníka a SSÚ odstraňování vozidel z pozemní komunikace. Rozlišujeme tři situace, kvůli kterým může dojít k odstranění vozidla z pozemní komunikace a jeho následnému prodeji či likvidaci.

První situaci řeší ustanovení § 19b zákona o pozemních komunikacích²⁴. Jedná se o odstranění silničního vozidla z pozemní komunikace, pokud toto vozidlo porušilo zákaz nebo omezení stání nebo zastavení silničních vozidel podle ustanovení § 19a téhož zákona.²⁵

Druhou situaci řeší ustanovení § 19c zákona o pozemních komunikacích.²⁶ Jedná se o odstranění silničního vozidla z pozemní komunikace, které vykazuje známky vrazu.

Třetí situaci řeší ustanovení § 19d zákona o pozemních komunikacích. Jedná se o odstranění silničního vozidla z pozemní komunikace, které má propadlou technickou prohlídku více než 6 měsíců nebo u kterého bylo zjištěno technickou prohlídkou nebo technickou silniční kontrolou, že je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích.²⁷

V této bakalářské práci se blíže seznámíme s problematikou odstraňování vraků a vozidel s propadlou technickou prohlídkou nebo technicky nezpůsobilých k provozu.

4.3.1 Problematika vraků

Vrak je podle ustanovení § 19 zákona o pozemních komunikacích „*silniční vozidlo, které je pro závady v technickém stavu zjevně technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích a obnovení způsobilosti by si vyžádalo výměnu, doplnění nebo opravu podstatných částí mechanismu nebo konstrukce silničního vozidla nebo které není možno identifikovat prostřednictvím identifikačního čísla vozidla umístěného na karoserii nebo rámu vozidla, za čelním sklem nebo na výrobním štítu (dále jen „vrak“)*“²⁸.

²⁴ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2021, § 19b „Odstranění silničního vozidla vlastníkem pozemní komunikace“

²⁵ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2021, § 19a „Dočasný zákaz stání nebo zastavení silničních vozidel“

²⁶ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2021, § 19c „Odstranění vrazu vlastníkem pozemní komunikace“

²⁷ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2021, § 19b „Odstranění silničního vozidla z pozemní komunikace“

²⁸ KOČÍ, R., *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. 2021, s. 106 a 107.

Odstavovat vraky na pozemní komunikaci je dle zákona o pozemních komunikacích zakázáno. Problematiku odstraňování těchto vraků řeší vlastník pozemní komunikace ve spolupráci se SSÚ. Pokud se tedy na pozemní komunikaci nachází vrak, vlastník této komunikace podá SSÚ návrh na zahájení řízení s provozovatelem vozidla, které vyhodnotil jako vozidlo naplňující znaky vraku. Jediná definice vraku se nachází v ustanovení § 19 zákona o pozemních komunikacích, která je uvedena výše. Tato byla ještě upřesněna Ministerstvem dopravy dne 20. 1. 2016 ve stanovisku vedeném pod značkou: 1/2016-120-STSP/6.²⁹ Přesto však často dochází k rozdílným názorům na to, která vozidla tuto definici naplňují.

Práci SSÚ často ztěžuje také nedohledatelný provozovatel vozidla, což většinou nastává, pokud je například na vozidle umístěna jiná registrační značka, než která mu byla přidělena, převozní značka nebo registrační značka jiného státu, anebo pokud registrační značka na vozidle chybí úplně. V některých těchto případech nepomůže ani dohledání VIN kódu vozidla, neboť se stává, že vozidlo nebylo nikdy zapsáno v centrálním registru vozidel ČR (dále jen „CRV“). Komplikace v řízení o odstranění a odstavení vozidla z pozemní komunikace nastávají také, je-li vozidlo předmětem dědického, exekučního či jiného řízení. Všechny tyto skutečnosti mohou správné řízení prodloužit i o několik měsíců či dokonce let.

4.3.2 Problematika vozidel bez technické prohlídky nebo technicky nezpůsobilých k provozu

Silniční vozidla s propadlou technickou prohlídkou (dále jen „TP“) déle než 6 měsíců nebo technicky nezpůsobilá silniční vozidla zjištěná TP nebo technickou silniční kontrolou se nesmí odstavovat na pozemní komunikaci. Taková vozidla odstraní z pozemní komunikace její vlastník. SSÚ poskytuje na vyžádání vlastníka pozemní komunikace údaje o provozovateli vozidla, které zjistí lustrací vozidla v CRV, popřípadě ohledáním tohoto vozidla. Pokud si provozovatel vozidla na výzvu vlastníka pozemní komunikace nevyzvedne, SSÚ může povolit veřejnou dražbu.³⁰

²⁹ Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, Stanovisko, spis. zn.: 1ú2016-120-STSP/6, 2016. Příloha č. 1

³⁰ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*

Nutno podotknout, že tato vozidla nejsou vrakem, mnohdy se jedná o vozidla nemalé hodnoty, která mají být odemčena, prohledána a opětovně uzamčena. Toto ohledání vozidel vyvolává spousty otázek, na které doposud nebyly poskytnuty uspokojivé odpovědi. Pokud nemá docházet k neúměrnému poškození vozidla při ohledání, především při otevírání uzamčeného vozidla, měl by úředník SSÚ disponovat odbornou technickou a mechanickou zručností, která k těmto úkonům bezpochyby zapotřebí je. Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“) ve svém sdělení ze dne 5. 5. 2021, pod spisovou značkou MD-12458/2021-930/4, k ohledání vozidla uvádí, že záleží na SSÚ, zda úkonem pověří jinou osobu, ale za správnost a zákonnost úkonu odpovídá zcela SSÚ.³¹ Pokud by tedy SSÚ pověřil specializovanými úkony odbornou firmu, dostává se k dalšímu problému, totiž, že k ohledání vozidla je zapotřebí přizvat odborné firmy hned dvě. Jednu v oboru zámečnická, která by zajistila odemčení a opětovné uzamčení vozidla a druhou v oboru automechanik, kvůli nalezení VIN kódu vozidla. Tento často bývá umístěný na skrytých místech vozidla, která se liší podle továrních značek vozidel. Automechanik by měl mít povědomí o tom, kde se tyto VIN kódy nachází, a zároveň by neměl mít problém se k těmto místům dostat bez poškození vozidla. Běžný úředník ani jeden z těchto úkonů není schopen odborně realizovat, přesto však právě za tuto odbornost, respektive za *správnost provedení úkonů*, jak se uvádí ve výše uvedeném sdělení MD, zcela odpovídá. To, že samotným vniknutím do vozidla dochází k porušení vlastnického práva nebo povinnost zadokumentovat průběh ohledání vozidla se v zákoně nikde neřeší.³²

Nevyjasněné je i řízení o povolení veřejné dražby odtažených vozidel. Nevyzvednutá silniční vozidla s propadlou TP nebo technicky nezpůsobilá vozidla k provozu mohou být prodána ve veřejné dražbě, kterou povoluje, na základě žádosti vlastníka pozemní komunikace SSÚ.³³ Stejně jako u ohledání vozidla odpovědnost za správnost řízení, které veřejné dražbě předchází, nese SSÚ, a to i přesto, že toto řízení vedl vlastník pozemní komunikace. Zajímavostí bezpochyby je, že k vyzvednutí vozidla se vyzývá provozovatel, nikoli vlastník vozidla. Pokud si tedy do určené lhůty vozidlo nevyzvedne jeho provozovatel, bude toto prodáno a jeho vlastník o tom vůbec nemusí vědět. Zákon dále neřeší ani to, že údaje uvedené v CRV, odkud se získávají informace o provozovateli

³¹ Ministerstvo dopravy, Odbor liniových staveb a silničního správního úřadu, *Sdělení*, spis. zn.: MD/12458/2021/930, 2021. Příloha č. 3

³² Policie České republiky, Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, Odbor služby dopravní policie. Rozhovor č. 5 s dopravním inženýrem

³³ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2021, § 19d odst. 4

a vlastníku vozidla, mají pouze informativně vypovídající hodnotu, ale nedá se podle něj nezpochybnitelně určit vlastník či provozovatel vozidla. SSÚ nemusí veřejnou dražbu povolit. V zákoně jsou taxativně uvedeny okolnosti, pro které SSÚ veřejnou dražbu nepovolí.³⁴ Jejich prokázání je ale u některých takřka nemožné. Například projev vůle provozovatele vozidla, si jej vyzvednout. SSÚ se o tomto projevu vůle nemusí vůbec dozvědět, navíc nikde není uvedeno, jakým způsobem musí být tento projev vůle učiněn, zda např. stačí pouhý telefonní hovor.

Zákonný postup podle tohoto paragrafu³⁵ má tolik nejasností, že záleží pouze na odvěze SSÚ, jakým způsobem budou podle tohoto ustanovení postupovat.

4.3.3 Legislativní úprava odstraňování vraků v roce 2021

Odstranění vraku vlastníkem pozemní komunikace podle ustanovení § 19c zákona o pozemních komunikacích.

1. Silniční správní úřad uloží provozovateli vraku

a) na návrh vlastníka pozemní komunikace povinnost vrak odstavený na dálnici, silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci odstranit a odstavit mimo takovou pozemní komunikaci,

b) na návrh vlastníka pozemní komunikace, ze které byl vrak odstraněn postupem podle § 19b odst. 1, povinnost vrak vyzvednout z místa, kde je odstaven, a odstavit jej mimo dálnici, silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupnou účelovou komunikaci.³⁶

Správní řízení je zahájeno pouze na návrh vlastníka komunikace. Pokud tedy vlastník komunikace vozidlo nevyhodnotí jako vrak, což je pouze na jeho uvážení, a nechce jej z pozemní komunikace odstranit, SSÚ nemůže v této věci konat. Vozidlo tak, pokud neporušuje jiné předpisy, nadále zůstává na pozemní komunikaci.

Jeli na SSÚ podán návrh vlastníka pozemní komunikace, SSÚ ověří v návrhu uvedené skutečnosti o vozidle jak v terénu, tak i v CVR, kde zároveň zjistí provozovatele

³⁴ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2021, § 19d odst. 4

³⁵ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2021, § 19d

³⁶ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2021, § 19c odst. 1

vrahu. Pokud tomu nebrání jiné skutečnosti, SSÚ rozhodne o uložení povinnosti provozovateli vrahů, tento odstranit a odstavit mimo pozemní komunikace.

2. Po marném uplynutí 2 měsíců ode dne, kdy byla pravomocně uložena povinnost podle odstavce 1, zajistí vlastník pozemní komunikace předání vrahů na náklady jeho provozovatele provozovateli zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností podle zákona o výrobcích s ukončenou životností. Ustanovení § 19b odst. 8 se užije obdobně.³⁷

Jakmile je vydané rozhodnutí pravomocné, SSÚ opatří rozhodnutí doložkou právní moci a oznámí tuto skutečnost vlastníku pozemní komunikace. Po uplynutí lhůty k odstranění vrahů z pozemní komunikace provozovatelem vozidla, je vlastník komunikace oprávněn tento vrah, pokud jej provozovatel vozidla z komunikace neodstraní, odstranit na jeho náklady.

3. Provádí-li silniční správní úřad v řízení podle odstavce 1 ohledání vozidla, vydá o tom usnesení, které se oznamuje pouze provozovateli vozidla. Není-li silničnímu správnímu úřadu provozovatel vozidla znám a účelem tohoto ohledání je zjištění jeho totožnosti, oznámí se usnesení vylepením na vozidle nejméně 5 dní před provedením ohledání vozidla a současně vyvěšením na úřední desce.³⁸

Tento odstavec upravuje postup oznamování ohledání vrahů jeho provozovateli v případě, že tento není znám. Samotný postup ohledání není nikde blíže upraven a je tak zcela na SSÚ jakým způsobem ohledání provede. Při ohledání vrahů v nepřítomnosti jeho provozovatele musí SSÚ dodržet pouze podmínku uzamčení vozidla, pokud provedl jeho odemčení.

4. Při ohledání vozidla v řízení podle odstavce 1 lze otevřít uzamčené vozidlo i v nepřítomnosti jeho provozovatele. Došlo-li k otevření uzamčeného vozidla v nepřítomnosti jeho provozovatele, zajistí silniční správní úřad uzamčení vozidla.³⁹

³⁷ Zákon č. 13/1997 Sb.: Zákon o pozemních komunikacích, 2021, § 19c odst. 2

³⁸ Zákon č. 13/1997 Sb.: Zákon o pozemních komunikacích, 2021, § 19c odst. 3

³⁹ Zákon č. 13/1997 Sb.: Zákon o pozemních komunikacích, 2021, § 19c odst. 4

Jakým způsobem má při těchto úkonech postupovat a kdo bude hradit náklady s tímto spojené, již zákon nikde neupravuje. Je jasné, že tento úkon nemůže úředník provést sám, neboť k otevření uzamčeného vozidla a jeho opětovnému uzamčení je zapotřebí odborná znalost, stejně tak, jako k ohledání vozidla za účelem nalezení VIN kódu. Navíc není nikde uvedeno, jak postupovat, pokud by provozovatel otevřeného vraku později nárokoval škodu či ztrátu věcí ve vozidle apod., zda v tomto případě bude stačit pouze prohlášení úřadu o provedeném úkonu nebo musí být tento nějak zdokumentován.

4.3.4 Legislativní úprava odstraňování silničních vozidel v roce 2021

Odstranění silničního vozidla vlastníkem pozemní komunikace podle ustanovení § 19d zákona o pozemních komunikacích.

1. Vlastník pozemní komunikace je oprávněn vyzvat provozovatele silničního vozidla, které je v rozporu s § 19 odst. 2 písm. h) odstaveno na dálnici, silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci, aby odstranil důvod, pro který nesmí být vozidlo provozováno na pozemních komunikacích, nebo vozidlo odstranil a odstavil mimo takovou pozemní komunikaci.⁴⁰

První krok tohoto řízení provádí vlastník komunikace, který vyzývá provozovatele vozidla buď k odstranění důvodu, pro který nesmí vozidlo stát na pozemní komunikaci nebo k odstranění a odstavení tohoto vozidla z komunikace.

2. Po marném uplynutí 2 měsíců ode dne, kdy byla výzva podle odstavce 1 doručena provozovateli vozidla, je vlastník pozemní komunikace oprávněn vozidlo z pozemní komunikace odstranit a odstavit jej na vhodném místě; v takovém případě oznámí provozovateli vozidla místo, kde je možné vozidlo vyzvednout, a způsob jeho vyzvednutí. Náklady na odstranění a odstavení silničního vozidla nese jeho provozovatel; to neplatí, prokáže-li závažné důvody, které mu znemožnily vozidlo odstranit.

⁴⁰ Zákon č. 13/1997 Sb.: Zákon o pozemních komunikacích, 2021, § 19d odst. 1

Pro účely doručování výzvy podle odstavce 1 a oznámení podle odstavce 2 se použije § 19b odst. 7 obdobně.⁴¹

Pokud provozovatel vozidla neuposlechne výzvu vlastníka komunikace, je tento oprávněn vozidlo odstranit a odstavit z pozemní komunikace na náklady provozovatele vozidla. Vlastník komunikace je povinen provozovatele vozidla o odtahu informovat a oznámit mu, kde si může vozidlo vyzvednout.

3. Nevyzvedne-li si provozovatel silniční vozidlo ve lhůtě 3 měsíců od doručení oznámení podle odstavce 2, rozhodne silniční správní úřad příslušný podle pozemní komunikace, ze které bylo silniční vozidlo odstraněno, na návrh vlastníka pozemní komunikace o povolení prodeje silničního vozidla ve veřejné dražbě. Silniční správní úřad prodej silničního vozidla nepovolí, pokud nebyly dodrženy podmínky nebo postup podle odstavců 1 a 2, provozovatel projevil vůli silniční vozidlo vyzvednout, nebo pokud zjistí závažné důvody, které brání provozovateli silniční vozidlo vyzvednout. Je-li prodej silničního vozidla povolen, je vlastník pozemní komunikace, ze které bylo odstraněno, oprávněn jej prodat na náklady jeho provozovatele. § 19b odst. 4 až 6 a 8 se použijí přiměřeně.⁴²

Nedojde-li k vyzvednutí vozidla jeho provozovatelem, vstupuje do zahájeného řízení SSÚ, který může na návrh vlastníka pozemní komunikace povolit veřejnou dražbu nevyzvednutého vozidla. SSÚ veřejnou dražbu nemusí povolit, pokud zjistí, že nebyl dodržen postup řízení vlastníka komunikace podle tohoto zákona, provozovatel vozidla projevil vůli si vozidlo vyzvednout nebo zjistí závažné důvody, pro které nešlo vozidlo vyzvednout. Jelikož SSÚ do řízení vstupuje až nyní, musí provádět zpětnou kontrolu celého řízení, které prováděl vlastník komunikace, přičemž některé úkony nelze ověřit, neboť se u těchto úkonů nedokládá jejich provedení, ale naopak se má prověřit jejich neprovedení.

4. Pro účely postupu podle odstavce 1 je vlastník pozemní komunikace, který má důvodné podezření, že je silniční vozidlo na pozemní komunikaci odstaveno v rozporu s § 19 odst. 2 písm. h), oprávněn vyžádat si poskytnutí údajů rozhodných pro ověření tohoto podezření

⁴¹ Zákon č. 13/1997 Sb.: Zákon o pozemních komunikacích, 2021, § 19d odst. 2, 3

⁴² Zákon č. 13/1997 Sb.: Zákon o pozemních komunikacích, 2021, § 19d odst. 4

a údajů o provozovateli silničního vozidla zapsaných v registru silničních vozidel. Nemůže-li vlastník pozemní komunikace opatřit údaje o vozidle potřebné k postupu podle věty první, provede na jeho žádost silniční správní úřad ohledání vozidla. O konání ohledání zveřejní silniční správní úřad informaci nejméně 5 dní předem vylepením na vozidle a současně vyvěšením na úřední desce. V rámci ohledání vozidla lze otevřít uzamčené vozidlo; v takovém případě zajistí silniční správní úřad jeho uzamčení. Náklady na ohledání a uzamčení vozidla nese vlastník pozemní komunikace; bylo-li vozidlo odstaveno na pozemní komunikaci v rozporu s § 19 odst. 2 písm. h), nahradí tyto náklady vlastníku pozemní komunikace provozovatel vozidla. O výsledku ohledání vozidla informuje silniční správní úřad vlastníka pozemní komunikace.⁴³

Jestliže vlastník komunikace nezná údaje o provozovateli vozidla, požádá o tyto údaje SSÚ, který je zjistí v CRV, popřípadě provede ohledání vozidla. Ohledání silničního vozidla je v zákoně upraveno stejně jako ohledání vraku, které je v této práci již popsáno. V tomto případě se ale nejedná o vraky, jsou to silniční vozidla, která mají mnohdy vysokou hodnotu, a proto by v dané situaci měly být řešeny také otázky související s porušením vlastnického práva, náhrady škody, zadokumentování postupu ohledání apod. V opačném případě se SSÚ mohou na základě nejasného postupu dostávat do problémů.

4.4 Vývoj legislativy odstraňování vozidel z pozemních komunikací od roku 2015

Řízení o odstraňování vraků vedl do konce roku 2015 vlastník pozemní komunikace. Odpovědnost za likvidaci vraku a všech s tím souvisejících úkonů tedy byla na subjektu, který řízení vedl od začátku až do konce. Silničně správní úřad poskytoval vlastníku pozemní komunikace součinnost pouze se zveřejňováním výzev a ostatních písemností prostřednictvím úřední desky úřadu. Novela zákona o pozemních komunikacích, platná od roku 2016, měla velký dopad na řešení této problematiky. Odlišnosti se týkaly především procesu vedení řízení. Nově byla část úkonů, které dříve prováděl vlastník pozemní

⁴³ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2021, § 19d odst. 5

komunikace, převedena na SSÚ. Další velké změny pak nastaly v roce 2020, kdy SSÚ přibyla v souvislosti s odstraňováním vozidel celá nová agenda.

4.4.1 Legislativní úprava roku 2015

Definice vraku v roce 2015, byla uvedena v ustanovení § 19 odst. 2 písm. g) zákona o pozemních komunikacích ve znění „*silniční vozidlo, které je trvale technicky nezpůsobilé k provozu a není opatřeno státní poznávací značkou nebo které je zjevně trvale technicky nezpůsobilé k provozu (dále jen "vrak")*“.⁴⁴ Odstraňování vraků se řešilo podle ustanovení § 19 odst. 3 a 4. téhož zákona.

1. Vlastník vraku je povinen na výzvu vlastníka dálnice, silnice nebo místní komunikace odstranit vrak do dvou měsíců od doručení výzvy k odstranění. Neučiní-li tak, odstraní a zlikviduje vrak vlastník této pozemní komunikace na náklady vlastníka vraku.

2. 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.⁴⁵

Postup byl jednoduchý. Pokud vlastník komunikace vyhodnotil vozidlo jako vrak, vyzval vlastníka vraku, aby vrak odstranil z pozemní komunikace a současně ho upozornil, že pokud tak neučiní, bude vrak odstraněn a zlikvidován vlastníkem komunikace na jeho náklady. SSÚ do řízení vstupoval pouze, pokud vlastník komunikace nemohl zjistit vlastníka vraku. V takovém případě SSÚ zveřejnil výzvu vlastníka komunikace způsobem v místě obvyklém, převážně na úřední desce úřadu. Vlastník komunikace, po uplynutí lhůty k odstranění vraku jeho vlastníkem, vrak zlikviduje na své náklady. Pokud by ale dodatečně zjistil vlastníka tohoto vraku, může na něm nárokovat náhradu nákladů spojených s likvidací tohoto vraku.

⁴⁴ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2015, § 19 odst. 2

⁴⁵ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2015, § 19

4.4.2 Legislativní úprava roku 2016

V roce 2016 došlo k velkým změnám v zákoně o pozemních komunikacích, které se týkaly také odstraňování vozidel včetně vraků z pozemní komunikace. V zákoně o pozemních komunikacích nově vzniká ustanovení § 19a, § 19b a § 19c.

Dochází k legislativní změně způsobu řešení problematiky dočasného zákazu zastavení nebo stání na místní komunikaci nebo na průjezdním úseku silnice. SSÚ nově musí v této věci vydat opatření obecné povahy, oproti dřívějšímu řešení, kdy se ve věci vydávala rozhodnutí. Této problematice se v zákoně věnuje ustanovení § 19a výše uvedeného zákona. Další ustanovení § 19b téhož zákona pak dává vlastníku pozemní komunikace oprávnění odstranit a odstavit z pozemní komunikace vozidlo, které stojí v rozporu s ustanovením § 19a zákona o pozemních komunikacích. Celý proces je ale poměrně náročný.⁴⁶

Definice vraku je nadále uvedena v ustanovení § 19 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, došlo však k její úpravě „*silniční vozidlo, které je pro závady v technickém stavu zjevně technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích a obnovení způsobilosti by si vyžádalo výměnu, doplnění nebo opravu podstatných částí mechanismu nebo konstrukce silničního vozidla (dále jen „vrak“)*⁴⁷. Legislativní postup odstraňování a odstavování vraků z pozemní komunikace se nově upravuje v ustanovení § 19c téhož zákona.

1. Silniční správní úřad uloží provozovateli vraku

- a) na návrh vlastníka pozemní komunikace povinnost vrak odstavený na dálnici, silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci odstranit a odstavit mimo takovou pozemní komunikaci,*
- b) na návrh vlastníka pozemní komunikace, ze které byl vrak odstraněn postupem podle § 19b odst. 1, povinnost vrak vyzvednout z místa, kde je odstaven, a odstavit jej mimo dálnici, silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupnou účelovou komunikaci.*

⁴⁶ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. 2016, s. 109 a 113.

⁴⁷ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2016, § 19 odst. 2

2. Po marném uplynutí 2 měsíců ode dne, kdy byla pravomocně uložena povinnost podle odstavce 1, zajistí vlastník pozemní komunikace předání vraku na náklady jeho provozovatele provozovateli zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání nebo odstraňování autovraků. Ustanovení § 19b odst. 8 se užije obdobně.⁴⁸

O vraku nově rozhoduje SSÚ, řízení ale zahajuje pouze na návrh vlastníka komunikace. Pokud tedy vlastník komunikace vozidlo nevyhodnotí jako vrak, SSÚ řízení vůbec nezahájí. Po shodném posouzení vraku SSÚ vyzve jeho provozovatele, aby jej odstranil a odstavil z pozemní komunikace. Neučiní-li tak provozovatel vraku do určené lhůty, vlastník pozemní komunikace jej odstraní. Následuje druhá výzva provozovateli vraku, tentokrát s uložením povinnosti si odstavený vrak u vlastníka komunikace do určené lhůty vyzvednout. Pokud nedojde k vyzvednutí vraku, vlastník pozemní komunikace zajistí likvidaci vraku na náklady jeho provozovatele.

4.4.3 Legislativní úprava roku 2017

V roce 2017 nedošlo v rámci novelizace zákona ke změnám v odstraňování vozidel z pozemních komunikací. V platnosti tedy zůstává postup z roku 2016.

4.4.4 Legislativní úprava roku 2018

Ani v roce 2018 nedošlo v rámci novelizace zákona ke změnám v odstraňování vozidel z pozemních komunikací. V platnosti tedy zůstává postup z roku 2016, 2017.

4.4.5 Legislativní úprava roku 2019

V roce 2019 novelou zákona o pozemních komunikacích přibyly do ustanovení § 19c téhož zákona dva odstavce, které se týkají odstraňování vraků z komunikace.

1. Provádí-li silniční správní úřad v řízení podle odstavce 1 ohledání vozidla, vydá o tom usnesení, které se oznamuje pouze provozovateli vozidla. Není-li silničnímu správnímu

⁴⁸ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2016, § 19c

úřadu provozovatel vozidla znám a účelem tohoto ohledání je zjištění jeho totožnosti, oznámí se usnesení vylepením na vozidle nejméně 5 dní před provedením ohledání vozidla a současně vyvěšením na úřední desce.

2. Při ohledání vozidla v řízení podle odstavce 1 lze otevřít uzamčené vozidlo i v nepřítomnosti jeho provozovatele. Došlo-li k otevření uzamčeného vozidla v nepřítomnosti jeho provozovatele, zajistí silniční správní úřad uzamčení vozidla.⁴⁹

Dochází k první zmínce o ohledání vozidla, která podle těchto odstavců provádí SSÚ. Nově se také povoluje SSÚ otevřít uzamčené vozidlo s následnou povinností zajistit jeho opětovné uzamčení.

4.4.6 Legislativní úprava roku 2020

V roce 2020 novela zákona o pozemních komunikacích přinesla opět jednu významnou novinku, která se týkala odstraňování a odstavování vozidel včetně vraků z pozemní komunikace. Změnou prošla také definice vraku, kdy nově znaky vraku naplní i vozidlo, které „*není možné identifikovat prostřednictvím identifikačního čísla vozidla umístěného na karoserii nebo rámu vozidla za čelním sklem nebo na výrobním štítku*“⁵⁰.

Zákon o pozemních komunikacích začíná řešit vozidla s propadlou TP a vozidla, u kterých byla zjištěna TP nebo technickou silniční kontrolou technická nezpůsobilost k provozu na pozemních komunikacích. Legislativní úpravu této problematiky najdeme v ustanovení § 19 odst. 2 písm. h) zákona o pozemních komunikacích, které definuje vozidlo nově porušující předpisy jako „*silniční vozidlo, které po dobu více než 6 měsíců nesmí být podle zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích provozováno na pozemních komunikacích z důvodu marného uplynutí lhůty pro provedení pravidelné technické prohlídky nebo technické nezpůsobilosti vozidla zjištěné technickou prohlídkou nebo technickou silniční kontrolou*“⁵¹ a dále v ustanovení § 19d téhož zákona, které definuje postup odstranění a odstavení těchto vozidel mimo pozemní komunikace.

⁴⁹ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2019, § 19c

⁵⁰ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2020, § 19 odst. 2

⁵¹ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2020, § 19 odst. 2

1. Vlastník pozemní komunikace je oprávněn vyzvat provozovatele silničního vozidla, které je v rozporu s § 19 odst. 2 písm. h) odstaveno na dálnici, silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci, aby odstranil důvod, pro který nesmí být vozidlo provozováno na pozemních komunikacích, nebo vozidlo odstranil a odstavil mimo takovou pozemní komunikaci.

2. Po marném uplynutí 2 měsíců ode dne, kdy byla výzva podle odstavce 1 doručena provozovateli vozidla, je vlastník pozemní komunikace oprávněn vozidlo z pozemní komunikace odstranit a odstavit jej na vhodném místě; v takovém případě oznámí provozovateli vozidla místo, kde je možné vozidlo vyzvednout, a způsob jeho vyzvednutí. Náklady na odstranění a odstavení silničního vozidla nese jeho provozovatel; to neplatí, prokáže-li závažné důvody, které mu znemožnily vozidlo odstranit.

3. Pro účely doručování výzvy podle odstavce 1 a oznámení podle odstavce 2 se použije § 19b odst. 7 obdobně.

4. Nevyzvedne-li si provozovatel silniční vozidlo ve lhůtě 3 měsíců od doručení oznámení podle odstavce 2, rozhodne silniční správní úřad příslušný podle pozemní komunikace, ze které bylo silniční vozidlo odstraněno, na návrh vlastníka pozemní komunikace o povolení prodeje silničního vozidla ve veřejné dražbě. Silniční správní úřad prodej silničního vozidla nepovolí, pokud nebyly dodrženy podmínky nebo postup podle odstavců 1 a 2, provozovatel projevil vůli silniční vozidlo vyzvednout, nebo pokud zjistí závažné důvody, které brání provozovateli silniční vozidlo vyzvednout. Je-li prodej silničního vozidla povolen, je vlastník pozemní komunikace, ze které bylo odstraněno, oprávněn jej prodat na náklady jeho provozovatele. § 19b odst. 4 až 6 a 8 se použijí přiměřeně.

5. Pro účely postupu podle odstavce 1 je vlastník pozemní komunikace, který má důvodné podezření, že je silniční vozidlo na pozemní komunikaci odstaveno v rozporu s § 19 odst. 2 písm. h), oprávněn vyžádat si poskytnutí údajů rozhodných pro ověření tohoto podezření a údajů o provozovateli silničního vozidla zapsaných v registru silničních vozidel. Nemůže-li vlastník pozemní komunikace opatřit údaje o vozidle potřebné k postupu podle věty první, provede na jeho žádost silniční správní úřad ohledání vozidla. O konání ohledání zveřejní silniční správní úřad informaci nejméně 5 dní předem vylepením na vozidle a současně vyvěšením na úřední desce. V rámci ohledání vozidla lze otevřít uzamčené vozidlo; v takovém případě zajistí silniční správní úřad jeho uzamčení. Náklady na ohledání a uzamčení vozidla nese vlastník pozemní komunikace; bylo-li vozidlo odstaveno na pozemní komunikaci v rozporu s § 19 odst. 2 písm. h), nahradí tyto náklady vlastníku

pozemní komunikace provozovatel vozidla. O výsledku ohledání vozidla informuje silniční správní úřad vlastníka pozemní komunikace.⁵²

Vlastník pozemní komunikace může vyzvat provozovatele vozidla definovaného v ustanovení § 19 odst. 2 písm. h) zákona o pozemních komunikacích, aby odstranil důvod, pro který nesmí být vozidlo odstaveno na pozemní komunikaci nebo jej z této komunikace odstranil. Pokud tak provozovatel vozidla neučiní do určené lhůty, vlastník komunikace je oprávněn vozidlo z pozemní komunikace odstranit. Provozovatel vozidla má možnost si vozidlo do určené doby vyzvednout, neučiní-li tak, vlastník komunikace požádá SSÚ o povolení veřejné dražby vozidla. Před vydáním povolení SSÚ prověří postup řízení o odstranění a odstavení vozidla, které vedl vlastník komunikace a ostatní náležitosti uvedené v zákoně. V případě potřeby se ohledání silničního vozidla, provádí obdobně, jako u ohledání vraků.

Dále také přibylo ustanovení § 19e zákona o pozemních komunikacích, které řeší odstranění vozidla zapsaného v CRV jako zaniklé.

„Je-li v registru vozidel zapsán zánik silničního vozidla, ustanovení § 19b až 19d se použijí namísto provozovatele vozidla vůči jeho vlastníkovi.“⁵³

4.4.7 Aktuální legislativní úprava - rok 2021

V roce 2021 se úprava zákona v problematice vraků a technicky nezpůsobilých vozidel změnila pouze jednou drobnou úpravou v odst. 2 ustanovení § 19c zákona o pozemních komunikacích. Změna se týká provozovatele služeb, který zajišťuje likvidaci vraku. Nově se vraky předávají „provozovateli zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností podle zákona o výrobcích s ukončenou životností“.⁵⁴

⁵² Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2020, § 19d

⁵³ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2020, § 19e

⁵⁴ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2021, § 19c odst. 2

4.4.8 Legislativní úprava platná od roku 2022

Od roku 2022 bude moct nově podávat návrh na odstranění a odstavení vraku z veřejně přístupné pozemní komunikace i obec, v jejímž území se pozemní komunikace nachází. Stejně tak bude moct obec na těchto komunikacích zahajovat řízení s provozovateli silničních vozidel, která mají propadlou TP či u nich byla zjištěna TP nebo technickou silniční kontrolou technická nezpůsobilost k provozu na pozemních komunikacích. Tyto změny se odrazí v textu ustanovení § 19c a § 19d zákona o pozemních komunikacích a v ustanovení § 19c odst. 1 téhož zákona přibude písm. c), kdy „*silniční správní úřad uloží provozovateli vraku na návrh obce, na jejímž území se nachází veřejně přístupná účelová komunikace, povinnost vrak odstavený na této veřejně přístupné účelové komunikaci odstranit a odstavit mimo dálnici, silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupnou účelovou komunikaci*“.⁵⁵

4.5 Problematika vraků na konkrétních případech

Obrázek č. 4 – VRAK



Zdroj: Spisový materiál – spis. zn.: SZ MCP20 021963/2017

Městská část Praha 20 se již delší dobu potýká s odstavenými vraky na svém území. Nejčastěji jsou vozidla odstavována na veřejných parkovištích, kde zabírají parkovací místa, v této lokalitě již tak nedostačující. Výjimkou ale není ani odstavené vozidlo na odlehlejších veřejném prostranství nebo přímo na vozovce, většinou však jde o málo

⁵⁵ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2022, § 19c

frekventované ulice v zástavbě rodinných domů, kde tato vozidla neblokuje silniční provoz. Problémy pak nastávají při blokovém čištění, kdy tato vozidla jejich provozovatelé z komunikací neodstraní a čištění komunikací pak probíhá obtížněji, v některých případech je úplně znemožněno. Pokud jsou vozidla odstavena na komunikacích či jiných veřejných prostranstvích delší čas, narušují pak vzhled obce, navíc jsou často otevřená a poškozená natolik, že se o ně lze lehce poranit, a mohou i ohrožovat zdraví osob.⁵⁶

V následující tabulce jsou uvedeny statistiky poskytnuté Správou služeb hlavního města Prahy, příspěvkovou organizací zřízenou hl. m. Prahou, která na základě zřizovací listiny v platném znění vykonává oprávnění hl. m. Prahy uvedená v ustanovení § 19b, § 19c a § 19d zákona o pozemních komunikacích. Poskytnutá data jsou za období od roku 2015 do roku 2020 včetně, a to pouze v rámci území Městské části Prahy 20. V tabulce jsou uvedeny počty oznámených vozidel v souvislosti s podezřením na vrak či neplatnou TP (vozidla bez TP až od roku 2020) a jejich následné vyhodnocení a řešení. Graf nám umožňuje rychlé srovnání těchto statistik.

Tabulka č. 1 – Statistika agendy vraků a vozidel s propadlou TP

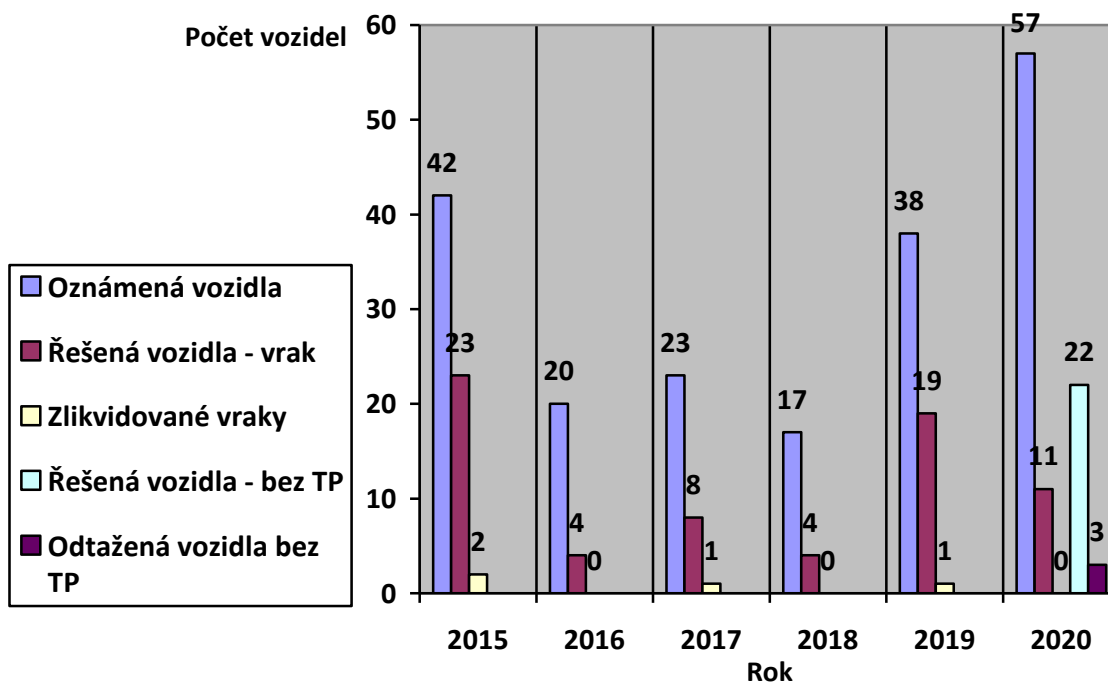
Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Oznámená vozidla	42	20	23	17	38	57
Řešená vozidla - vrak	23	4	8	4	19	11
Zlikvidované vraky	2	0	1	0	1	0
Řešená vozidla - TP	-	-	-	-	-	22
Odtážená vozidla bez TP	-	-	-	-	-	3

Zdroj: Data poskytnutá SSHMP – vlastní zpracování

Z grafu č. 1 vyplývá, že odstavovaná vozidla jsou na vybraném území, podle počtu oznamovaných vozidel, považována za problém. K jejich odstranění a následné likvidaci nakonec ale dochází jen minimálně. Pokud by však každé vozidlo vypadalo jako na fotografii – obrázek č.4, hl. m. Praha by zajisté v krátké době bylo bez jediného vraku.

⁵⁶ Městská část Praha 20. Rozhovor č. 1 s místostarostkou a radní za dopravu

Graf č. 1 – Statistiky agendy vraků a vozidel s propadlou TP



Zdroj: Data poskytnutá SSHMP – vlastní zpracování

Problematika je přiblížena na konkrétních případech, kde je uveden postup SSÚ v praxi. Na reálných případech je lépe patrné, s jakými problémy se SSÚ při řízení o odstranění vraků musí potýkat. Mnohá úskalí souvisí také s legislativní úpravou, která se na první pohled může zdát dostačující, a proto je pro většinu veřejnosti nepochopitelné, proč na některých pozemních komunikacích v hl. m. Praze vraky stojí i několik let a na jiných místech odstranění vraků proběhne relativně v krátké době.

4.5.1 Případ č. 1 – vozidlo se spornými znaky vraku

Jedním ze základních problémů, které mohou nastat hned na začátku řízení o odstranění vraku z pozemní komunikace je rozdílné vyhodnocení vozidla vlastníkem komunikace a SSÚ. Pokud vlastníkem komunikace vyhodnotí odstavené vozidlo na jeho komunikaci, jako vozidlo naplňující znaky vraku a chce toto vozidlo odstranit z komunikace, zašle silničně správnímu orgánu návrh na jeho odstranění. Teprve silničně správní úřad rozhoduje, zda toto vozidlo znaky vraku naplňuje či nikoli, a popřípadě ukládá provozovateli vraku povinnost jej odstranit a odstavit na místo ležící mimo pozemní komunikace.

Případ, na kterém lze tyto dva pohledy na vozidlo ukázat a blíže vysvětlit postup SSÚ je z roku 2020 a byl řešen Úřadem městské části Praha 20, Odborem životního prostředí a dopravy, pod spisovou značkou SZ MCP20 013390/2020.

Na konci první poloviny roku 2020 obdržel výše uvedený SSÚ návrh vlastníka pozemní komunikace k zahájení řízení o uložení povinnosti provozovateli vraku, tento odstranit a odstavit z pozemní komunikace. Doručením návrhu bylo zahájeno řízení o žádosti podle ustanovení § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů. K návrhu byla přiložena fotodokumentace a zápis o stavu vozidla, ve které bylo uvedeno jen, že vozidlo je bourané, a že má platnou technickou prohlídku. Jednalo se o nákladní vozidlo umístěné na parkovišti poblíž sídliště.⁵⁷

Obrázek č. 5 a 6 – Vozidlo nenaplnňující znaky vraku



Zdroj: Spisový materiál – spis. zn.: SZ MCP20 013390/2020

SSÚ nejprve prověřil údaje opatřené vlastníkem pozemní komunikace v CRV, kde bylo zjištěno, že registrační značky umístěné na vozidle souhlasí s tovární značkou, druhem, typem i barvou vozidla. Dále bylo zjištěno, že vozidlo je provozované a má platnou TP. Poté SSÚ provedl šetření na místě, ohledání vozidla nebylo potřeba, neboť zjištěné informace o vozidle nebyly v rozporu s údaji poskytnutými vlastníkem pozemní komunikace a byly dostačující ke zjištění provozovatele vozidla. Na místě se vozidlo nacházelo, bylo zaparkováno na parkovacím místě vyznačeném vodorovným dopravním značením, přičemž jedním předním kolem přesahovalo do vodorovného dopravního

⁵⁷ Úřad městské části Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy, *spisová dokumentace* č. SZ MCP20 013390/2020

značení č. V13 - „šikmé rovnoběžné čáry“, které zakazuje na takto vyznačenou plochu vjíždět nebo nad ní nákladem zasahovat⁵⁸, nicméně silničnímu provozu nebránilo. Na vozidle bylo patrné, že je bourané, neboť mělo mírně poškozenou přední i zadní část, z části rozbité světlomety a podhuštěnou jednu pneumatiku. Na místě byla SSÚ pořízena fotodokumentace a sepsán protokol. Záznam o registraci vozidla i protokol z místního šetření, včetně pořízené fotodokumentace, je součástí spisu.

Při posuzování vozidla, zda naplňuje znaky vraku se silniční správní úřad musí držet platné legislativy, především definice vraku⁵⁹, podle které musí vozidlo splňovat současně dvě podmínky. Správní orgán nejprve zjišťoval první podmínku a to, zda bylo vozidlo zjevně technicky nezpůsobilé k provozu. Technická způsobilost k provozu vozidla se posuzuje podle zákona o podmínkách provozu vozidel, kdy technicky nezpůsobilé vozidlo je definováno v ustanovení § 37 tohoto zákona⁶⁰. Tento stav posuzujeme zjevně, tedy hledáme viditelné závady, které zakládají skutečnost nezpůsobilého vozidla k provozu na pozemních komunikacích. Můžeme tedy posuzovat pouze, zda vozidlo poškozuje životní prostředí nad míru stanovenou předpisem, a zda závady v technickém stavu bezprostředně ohrožují bezpečnost provozu.

SSÚ v tomto případě připustil, že podhuštěná pneumatika a rozbité světlomety při provozu na pozemních komunikacích bezprostředně ohrožují bezpečnost provozu, a proto dále zkoumal, zda vozidlo naplňuje také některý z bodů druhé podmínky definice vraku, tedy, zda se tato závada týká podstatné části mechanismu nebo konstrukce vozidla, anebo zda vozidlo není možné identifikovat. Za změnu podstatných částí mechanismu nebo konstrukce silničního vozidla se podle odst. 2 ustanovení § 73 zákona o podmínkách provozu vozidla považuje „*změna druhu pohonu, vestavění jiného typu motoru, změna karosérie, pérování vozidla a kol způsobující změnu povoleného zatížení, změna druhu karosérie nebo nástavby, pro které se mění účel a způsob použití silničního vozidla a změna kategorie vozidla*“⁶¹. Tady se silniční správní úřady dostávají k problému, neboť

⁵⁸ Vyhláška č. 294/2015 Sb.: *Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích*, 2016

⁵⁹ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2021

⁶⁰ Zákon č. 56/2001 Sb.: *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)*, ve znění zákona č. 307/1999 Sb., 2021, § 37 „Technicky nezpůsobilé silniční vozidlo k provozu“

⁶¹ Zákon č. 56/2001 Sb.: *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých*

tyto závady ve většině případech nejsou rozpoznatelné bez odborného rozebrání vozidla, nejsou tedy viditelné. Podle názoru MD, jak uvádí ve svém stanovisku ze dne 20. 1. 2016, vedené pod značkou 1/2016-120-STSP/6, aby vozidlo naplnilo tuto podmínku, musí se jednat „o silniční vozidlo, u něhož došlo k zásadní destrukci karoserie či karoserie chybí“⁶². V tomto případě silniční správní úřad neměl pochybnosti, neboť světlometry ani podhuštěná pneumatika nejsou podstatnou částí mechanismu vozidla ani jeho konstrukcí, a jelikož vozidlo bylo možné identifikovat podle registračních značek, nesplňovalo tak druhou podmínku vraku v žádném bodě.

SSÚ tedy dospěl k názoru, že vozidlo zaparkované na parkovišti není vrakem, neboť bylo zjištěno, že vozidlo je provozované, má platnou TP, a i přes závady na vozidle nenaplnuje znaky vraku podle definice uvedené v zákoně o pozemních komunikacích. Během řízení ale bylo zjištěno podezření ze spáchání přestupku podle zákona o silničním provozu, neboť vozidlo bylo zaparkováno přední částí kola na vodorovném dopravním značení, na které se, podle platných předpisů, nesmí vjíždět nebo nad ním zasahovat nákladem.⁶³ Na toto možné přestupkové jednání SSÚ upozornil místní oddělení Městské policie hl. m. Prahy.

Na základě všech zjištěných skutečností silniční správní úřad řízení o žádosti zastavil a návrhu vlastníka pozemní komunikace nevyhověl.⁶⁴

Častým problémem ale je, že tato vozidla na komunikacích zůstávají tak dlouho, až se z nich nakonec vraky stanou, a jen delší dobu blokují parkovací místa a hyzdí okolí. Pro úplnost je nutné k tomuto případu uvést, že výše uvedené vozidlo se na parkovišti ještě v říjnu tohoto roku nacházelo v nezměněném stavu s jediným rozdílem, že v tuto dobu již mělo propadlou TP déle než 6 měsíců, a tudíž jej vlastník komunikace může odstranit z tohoto důvodu, což ještě do konce roku 2019 nebylo možné.⁶⁵

souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., 2021, § 37

⁶² Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, *Stanovisko, značka: 1/2016-120-STSP/6*, 2016. Příloha č. 1.

⁶³ Zákon č. 361/2000 Sb.: *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*, 2021, § 4 písm. c)

⁶⁴ Úřad městské části Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy, *spisová dokumentace č. SZ MCP20 013390/2020*

⁶⁵ Úřad městské části Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy. Rozhovor č. 4 s referentkou dopravy

4.5.2 Případ č. 2 – vrak na veřejně přístupné účelové komunikaci, která není ve vlastnictví obce

V druhém případě si přiblížíme postup SSÚ u vozidla, které tentokrát nebylo vyhodnoceno jako vrak vlastníkem pozemní komunikace. Jedná se o řízení na území Městské části Prahy 20 z roku 2016, které řešil Úřad městské části Prahy 20, Odbor životního prostředí a dopravy, pod spisovou značkou SZ MCP20 005530/2016.

Na konci prvního čtvrtletí roku 2016 byla starostce Městské části Prahy 20 zaslána žádost občana, který si stěžoval na několik vozidel nacházejících se na parkovišti podél ulice v Horních Počernicích, a požadoval řešení této situace. Konkrétně se jednalo o pět vozidel, která měla podle žadatele naplňovat znaky vraku, a která na stejném místě stála již déle než rok. Žádost byla starostkou úřadu předána k řešení na Odbor životního prostředí a dopravy, Úřadu městské části Prahy 20. Jelikož se jednalo o parkoviště na veřejně přístupné účelové komunikaci, SSÚ nejprve prověřil vlastníka této pozemní komunikace v katastru nemovitostí, a poté ho písemně požádal o posouzení technického stavu vozidel, případně o podání návrhu na odstranění vozidel z komunikace, aby mohlo být ve věci zahájeno správní řízení.⁶⁶

O měsíc později bylo na Odbor životního prostředí a dopravy zasláno vyjádření vlastníka pozemní komunikace k zaslané žádosti, ve které se uvádí, že vlastník této komunikace provedl kontrolu výše uvedených vozidel, ale nedospěl k názoru, že by se jednalo o vraky. Nelze nyní hodnotit, zda všechna vozidla skutečně nenaplnovala znaky vraku, neboť SSÚ v tomto případě neprováděl místní šetření, jelikož nebylo zahájeno řízení o návrhu. V případě, že vlastník pozemní komunikace ve vozidlech vraky nespátřuje a nechce je odstranit a odstavit z komunikace, silniční správní úřad nemůže zahájit řízení, o čemž informoval žadatele.⁶⁷

K tomuto případu je nutno uvést, že některá z těchto vozidel na této komunikaci bez hnutí zůstala ještě několik let, zabírala parkovací místa, postupně chátrala a hyzdila okolí. Koncem roku 2018 ale došlo k převodu vlastnických práv pozemku, na kterém se nacházela výše uvedená veřejně přístupná komunikace, včetně přilehlého parkoviště. Novým vlastníkem se ke dni 30. 11. 2018 stala obec hl. m. Praha.

⁶⁶ Úřad městské části Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy, *spisová dokumentace* č. SZ MCP20 005530/2016

⁶⁷ Úřad městské části Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy, *spisová dokumentace* č. SZ MCP20 005530/2016

Hned v prvním čtvrtletí roku 2019 byl na Úřad městské části Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy, zaslán návrh vlastníka pozemní komunikace k uložení povinnosti provozovateli vraku, tento odstranit a odstavit z pozemních komunikací. Doručením návrhu bylo zahájeno řízení o žádosti podle ustanovení § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů, vedené pod spisovou značkou SZ MCP20 004103/2019. K návrhu byla přiložena fotodokumentace a zápis o stavu vozidla. Jednalo se o vozidlo typu Pick-up umístěné na parkovišti poblíž sídliště.⁶⁸

Obrázek č. 7 a 8 – Vozidlo naplňující znaky vraku



Zdroj: Spisový materiál – spis. zn.: SZ MCP20 004103/2019

Bohužel tenkrát si SSÚ nevšiml, že se jedná o vozidlo, které bylo již jednou oznamované. Byla by to však velká náhoda, neboť první oznámení na toto vozidlo bylo učiněno v roce 2016, a tyto spisové dokumentace již byly přemístěny do archívu úřadu, navíc podnět v té době řešil jiný referent SSÚ, a nedošlo ani k zahájení řízení. Je to ale škoda, neboť oznamované vozidlo mělo v roce 2016 ještě umístěnou registrační značku.

Jelikož SSÚ věděl ze zaslání návrhu, že na vozidle nejsou umístěné registrační značky a navrhovatel během svého místního šetření na vozidle nikde na viditelném místě neobjevil VIN kód vozidla, SSÚ neměl potřebné údaje k identifikaci vozidla. Od roku 2019 byla v platnosti novela zákona o pozemních komunikacích, která nově SSÚ dala pravomoc ohledávat vrak za účelem zjištění jeho provozovatele. SSÚ mohl tento vrak

⁶⁸ Úřad městské části Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy, *spisová dokumentace* č. SZ MCP20 004103/2019

odemknout i v nepřítomnosti jeho provozovatele s podmínkou, že opětovně zajistí jeho uzamčení.⁶⁹

Tato novela zákona měla bezpochyby přispět k řešení této problematiky, avšak v tomto případě se tak nestalo. Pokud by totiž k novele zákona v roce 2019 v tomto rozsahu nedošlo, SSÚ by uložil povinnost provozovateli vřaku oznámením vyvěšeným na úřední desce úřadu a po uplynutí určené lhůty by vlastník komunikace vřak z pozemní komunikace mohl odstranit. Takto mělo nejprve dojít k ohledání vřaku, jeho odemčení za účelem zjištění VIN kódu a opětovnému uzamčení. Metodický postup v této věci nebyl SSÚ po novele zákona poskytnut. SSÚ začal zjišťovat správný postup a řešit finanční prostředky. Znaky vřaku tentokrát ve vozidle spatřoval vlastník komunikace i SSÚ, ale problém nastal na straně legislativního postupu a špatné spolupráci správních orgánů, neboť tyto postupy měly být metodickými orgány řešeny v předstihu. Vozidlo tedy nadále zůstávalo na pozemní komunikaci a SSÚ se snažil zjistit správný postup.⁷⁰

Mezitím na úřad bylo doručeno oznámení od Městské policie hl. m. Prahy, které se týkalo stížnosti na tento neřešený vřak. SSÚ se tedy provedl kontrolní šetření na místě, zda neobjeví nějaké nové skutečnosti týkající se vřaku, přičemž zjistil, že výše uvedený vřak se již na uvedeném místě ani nikde poblíž nenachází. Z tohoto důvodu SSÚ řízení o žádosti usnesením zastavil.⁷¹ Asi se již nikdy nedozvíme, kdo a jak vřak z pozemních komunikací odstranil, jediné, co můžeme k tomuto případu uvést, že vřak nebyl z pozemní komunikace odstraněn na základě činnosti SSÚ.

V souvislosti s tímto případem stojí za zmínku, že k situaci uvedené při prvním oznámení tohoto vřaku by již nemělo od roku 2022 docházet, jelikož od roku 2022 vstupuje v platnost novela zákona o pozemních komunikacích, ve které je upraveno i řešení této problematiky na veřejně přístupných účelových komunikacích. Nově bude moct návrh na odstranění a odstavení vozidla z veřejně přístupných účelových komunikací podávat i obec, na jejímž území se vozidlo nachází. Povinnosti a náklady, které ze zákona příslušely vlastníku komunikace nově budou příslušet navrhovateli.⁷²

⁶⁹ Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*, 2019, § 19c, odst. 3 a 4

⁷⁰ Úřad městské části Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy. Rozhovor č. 4 s referentkou dopravy

⁷¹ Úřad městské části Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy, *spisová dokumentace* č. SZ MCP20 004103/2019

⁷² Zákon č. 365/2021 Sb.: *Zákon, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a*

5 Zjištění a doporučení

Bakalářská práce je zaměřena na činnost SSÚ při odstraňování vozidel z pozemních komunikací, která z pravidla netvoří překážku v provozu na pozemních komunikacích ani nestojí v rozporu s předpisy uvedenými v zákoně o silničním provozu. Často to bývají vozidla, která jejich provozovatelé zaparkují na místech k tomu určených, přesto se však dopouštějí porušování zákonných předpisů.

Z jakého důvodu i přes mnohé úpravy v zákoně o pozemních komunikacích odstavená, technicky nezpůsobilá vozidla z pozemních komunikací nemizí? Pokusím se odpovědět a zároveň poukázat na některé nedostatky spojené s touto problematikou, které byly v rámci výzkumu práce zjištěny.

Předně bych chtěla upozornit na mezery v legislativní úpravě, které vyplývají i z této bakalářské práce, kde je průběžně upozorňováno na chybějící úpravu v zákoně nebo nejednoznačné vysvětlení postupů SSÚ, které musí mnohdy vycházet pouze z vlastního úsudku.

Dalším odhaleným slabým místem je spolupráce mezi SSÚ a jejich metodickými orgány. Metodiky ke zcela novým činnostem vyplývajících z novel zákonů by měly být SSÚ poskytnuty v předstihu, a ne mnohdy až s několikaletým zpožděním.

5.1 Problematika legislativy a její dopady v praxi

Zákon o pozemních komunikacích až do konce roku 2015 řešil pouze jednu situaci, ve které bylo možné odstranit vozidlo z pozemní komunikace. Jednalo se o vrak a celé řízení od začátku až do konce vedl vlastník komunikace s vlastníkem vraku. V tomto ohledu byl zákon velmi stručný, jako sama definice vraku.

Od roku 2016 zákon o pozemních komunikacích prošel zásadními úpravami. SSÚ přibývaly nové pravomoci, upravovaly se definice vraku a v neposlední řadě vznikaly i zcela nové zákonné postupy. To vyvolalo spousty otázek.

Chtěla bych poukázat na problémy související novelami zákona o pozemních komunikacích, které byly na základě této práce konzultovány v rozhovoru s právníčkou

zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, Část druhá, změna zákona o pozemních komunikacích, 2021, § 19c, § 19d, § 29, § 42a

úřadu. Věřím, že každá z těchto novel zákona měla přispět ke zjednodušení správního řízení a zlepšení postupů SSÚ, které měly docílit urychlení celého procesu a efektivnější dosažení cílů. Přesto však tyto novely učinily celý proces často obtížnější, delší, finančně náročnější a v některých případech i velice špatně realizovatelný, jak prokázala tato práce při porovnávání jednotlivých novel upravující postupy SSÚ. Dá se říct, že předpis, podle kterého nelze postupovat nebo jej lze naopak vyložit několika způsoby, pozbývá smysl.

Pokud bychom se blíže zaměřili na ustanovení § 19d odst. 5 zákona o pozemních komunikacích, které SSÚ umožňuje vniknout do uzamčeného vozidla bez přítomnosti jeho provozovatele, tak bychom si měli ihned položit otázku, zda tímto nedochází k porušení vlastnického práva, na což pamatuje Listina základních práv a svobod, která v čl. 11 odst. 4 uvádí, že „Vylastnění nebo **nucené omezení vlastnického práva** je možné ve veřejném zájmu, a to na základě zákona a za náhradu“⁷³ Magistrát hl. m. Prahy se k této věci vyjádřil dne 10. 6. 2021, kde uvádí, že „se nepředpokládá, že by úkon odemčení a následné uzamčení vozidla provedl přímo pracovník SSÚ, který se ohledání účastní, může SSÚ vybrat/pověřit jinou osobu, která tyto úkony zajistí“⁷⁴. Ministerstvo dopravy dne 5.5.2021 vydalo v této souvislosti sdělení, že „úkon otevření a následné uzavření vozidla provede silničně správní úřad a je zcela na příslušném silničním správním úřadě, zda úkon bude v jeho přítomnosti proveden jinou pověřenou osobou. Za správnost a zákonnost provedeného úkonu ale zcela odpovídá silničně správní úřad“.⁷⁵ Ze sdělení Ministerstva dopravy tedy vyplývá, že pracovník SSÚ by měl mít také odborné znalosti z oboru zámečnický, aby mohl provádět nebo dohlížet na úkony spojené s odemčením a uzamčením vozidla a zároveň odpovídat za správnost jejich provedení.

Nejasnosti okolo náhrady za nucené omezení vlastnického práva, která se přiznává v Listině základních práv a svobod, se nikde v souvislosti s ohledáním vozidla bez přítomnosti jeho provozovatele neřeší, přitom při těchto úkonech může docházet k finančním škodám. Výše náhrady, ani správní orgán, který by ji hradil, nebyly nikde stanoveny.⁷⁶ Nejasnosti spojené s ohledáním vozidla tak budou pravděpodobně objasněny

⁷³ Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb.: *Usnesení o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky*, Listina základních práv a svobod, Hlava druhá, Lidská práva a svobody, Čl. 11, 2021. [cit. 2021-11-1].

⁷⁴ Magistrát hlavního města Prahy, Odbor pozemních komunikací a drah, Oddělení silničního správního úřadu, *Postup SSÚ*, spis. zn.: S-MHMO 821777/2021, 2021. Příloha č. 2.

⁷⁵ Ministerstvo dopravy, Odbor liniových staveb a silničního správního úřadu, *Sdělení*, spis. zn.: MD/12458/2021/930, 2021. Příloha č. 3

⁷⁶ Městská část Praha 20. Rozhovor č. 3 s právničkou silničně správního úřadu

až napadeným postupem SSÚ u soudu. Do té doby bude řešení této problematiky záviset převážně na odvaze konkrétních SSÚ, neboť volba postupu, jak shodně uvádějí Magistrát hl. m. Prahy i MD, záleží pouze na nich.

Podobně neobjasněný zůstává také postup SSÚ při povolování veřejné dražby nevyzvednutého odstaveného vozidla na pozemní komunikaci. V tomto případě byla zákonem přidělena SSÚ odpovědnost za úkony, které sám neprovádí. Některé z těchto úkonů, jako je například projev vůle provozovatele vozidla si jej vyzvednout, nejdou zpětně ani prověřit. V tomto případě by možná postačilo, pokud by vlastník komunikace společně s návrhem na veřejnou dražbu vydával také prohlášení, že k tomuto projevu vůle ze strany provozovatele vozidla nedošlo. Tato úprava ovšem v zákoně není.

Dá se tedy říct, že postupné úpravy zákona o pozemních komunikacích tuto problematiku nezjednodušily, nezrychlily ani nezefektivnily. Ohledáváním vozidel se zvýšil počet provedených úkonů a s tím i související doba řízení a finanční prostředky. Pokud se přidávají osobám nebo orgánům pravomoci a oprávnění, měla by se zvažovat jak účelnost, tak i efektivnost těchto kompetencí. Oprávněná osoba by měla být schopna tyto svěřené pravomoci využívat. V praxi se ale často setkáváme s tím, že jsou úkony svěřeny orgánům bez ohledu na to, zda tyto disponují potřebnými znalostmi nebo vzděláním, a tím dochází k neúměrně se zvyšujícím nárokům na tyto orgány. Úředníci vykonávající přenesenou působnost státu a musí tedy splňovat odborné požadavky podle zákona č. 312/2002 Sb. o úřednících územních samosprávných celků a o změně některých zákonů⁷⁷, které vycházejí z jejich pracovní pozice. Toto by měl zákon respektovat a zohledňovat. Pokud se od jedné pracovní pozice požaduje vysokoškolské vzdělání, složení Zvláštní zkoušky odborné způsobilosti ve specializovaném oboru přenesené působnosti státní správy a zároveň také odborné vzdělání v oboru zámečnick a automechanik, jak by tomu teď mělo být u SSÚ, bude se na tyto pozice jen těžko hledat osoba, která tyto požadavky splní. Každý obor má své odborníky a ti by si za svou práci měli odpovídat a zároveň i ručit za správnost jejího provedení.⁷⁸

⁷⁷ Zákon č. 312/2002 Sb.: *Zákon o úřednících územních samosprávných celků*, 2021

⁷⁸ Úřad městské části Praha 20. Rozhovor č. 2 s vedoucí odboru životního prostředí a dopravy

5.2 Problematika spolupráce SSÚ s ostatními orgány veřejné správy

SSÚ při své práci musí více či méně spolupracovat s ostatními orgány státní správy i samosprávy, a proto by měla být oboustranná snaha o spolupráci. Vždyť i v ustanovení § 8 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu se uvádí, že „*správní orgány vzájemně spolupracují v zájmu dobré správy*“.⁷⁹ Spolupráci musíme chápat i jako ohleduplné chování. Občas se ale zdá, že čím jsou si orgány bližší, tím obtížnější mezi nimi spolupráce je. Tam, kde by mohla fungovat jednoduchá propojitelnost a součinnost, je právě často obtížnější domluva.

Magistrát hl. m. Prahy je metodickým orgánem SSÚ městských částí Prahy. Spolupráce mezi těmito orgány by měla být o to vyšší, neboť se jedná o orgány jedné obce, která by měla mít sjednocené postupy ve správních řízeních v téže věci. Jak ale ukazuje tato práce, Magistrát hl. m. Prahy jako metodický orgán spíše selhává. Pomocť by mohlo, kdyby Magistrát hl. m. Prahy organizoval pro své městské části školení, v rámci kterých by mohl zároveň lépe poznat jednotlivá úskalí, se kterými se potýkají orgány městské části. Na jejich podkladě by tak mohly vznikat metodiky objasňující probírané nejasnosti na těchto školeních. Tím by docházelo zároveň ke značným finančním úsporám městských částí, neboť by nemusely ze svého rozpočtu vydávat takové finanční prostředky na právní porady a školení úředníků SSÚ.

Z práce dále vyplývá, že provozovatelé vozidel, o kterých bylo v řízení rozhodnuto, že naplňují znaky vraku nebo nemají platnou TP, se zároveň dopouštějí přestupku podle ustanovení § 42a nebo § 42b zákona o pozemních komunikacích. Tato přestupková jednání by měla být příslušným správním úřadům oznamována, což se ale bohužel vždy neděje. Správní orgán, který je věcně a místně příslušný k řešení těchto přestupků, se bez součinnosti ostatních orgánů veřejné správy nemůže jen z vlastní činnosti dozvědět o všech těchto případech. Tím nejen že nedochází k nápravě osoby porušující platné předpisy zákona o pozemních komunikacích, ale zároveň dochází k finančním únikům městské části za vybrané pokuty.

⁷⁹ Zákon č. 500/2004 Sb.: *správní řád*, 2021, § 8. [cit. 2021-11-1].

6 Závěr

Teoretická část charakterizuje základní členění hlavního města Prahy a její výkon státní správy, zaměřený na výkon přenesené působnosti, především na dopravní agendy a silniční hospodářství. Práce upozorňuje na specifika hlavního města Prahy, která se týkají také přeneseného výkonu státní správy SSÚ.

V praktické části je přiblížena problematika vraků a silničních vozidel technicky nezpůsobilých k provozu na pozemních komunikacích, probrány postupy SSÚ při odstraňování těchto vozidel z pozemních komunikací a definována slabá místa, která mohou negativně ovlivňovat průběh správního řízení SSÚ. Práce se také zabývá novelami zákona o pozemních komunikacích, které značným způsobem zasáhly do řešení této problematiky, podrobně popisuje legislativní vývoj od roku 2015 a jeho dopady na výkon SSÚ, které jsou demonstrovány na konkrétních reálných případech řešených SSÚ na Odboru životního prostředí a dopravy, Úřadu městské části Prahy 20. V těchto případech jsou popsány situace, které dokážou ztížit práci SSÚ.

Jak již bylo uvedeno, rozsáhlá novela v roce 2016 změnila zásadním způsobem celý průběh řízení o odstranění vozidel z pozemní komunikace. Nově začaly vyhodnocovat znaky vraku u vozidel odstavených na pozemní komunikaci také SSÚ, což do té doby příslušelo pouze vlastníku pozemní komunikace. Tímto sice došlo k zavedení dvojí kontroly, ale také ke sporům, které vozidlo tyto znaky vraku naplňuje, a zároveň k prodloužení celého procesu řízení o odstranění a odstavení vraku z pozemní komunikace, jak během rozhovoru také uvedla vedoucí Odboru životního prostředí a dopravy, Úřadu městské části Prahy 20. Další velká novela zákona o pozemních komunikacích v roce 2020 proces tohoto řízení ještě více zkomplikovala a dnešní podoba zákona vyvolává řadu otázek. Současně v roce 2020 přibyla SSÚ další agenda, a mimo vraků již na pozemních komunikacích nesmějí být odstavována ani vozidla s propadlou TP či taková vozidla, kterým byla prokázána technická nezpůsobilost k provozu na pozemních komunikacích.

Pokud tedy srovnáme přínosy i negativa z hlediska vývoje zákona za posledních 5 let, musíme konstatovat, že úsilí zákonodárců o zjednodušení a zrychlení postupů řízení nebylo bohužel naplněno, neboť postup správních orgánů naopak vyžaduje větší množství administrativních úkonů, čímž se celý proces neúměrně prodlouží. Navíc na osoby vykonávající SSÚ jsou kladeny stále vyšší nároky. Pokud se vývoj legislativy v této

problematice bude ubírat stále stejným směrem, mohli bychom se časem dostat do situace, kdy podle platné legislativy bude výkon SSÚ nemožný.

Z této práce také vyplývají určité nedostatky ve spolupráci metodických orgánů se SSÚ. Není možné, aby tyto správní orgány ani po roce od účinnosti nového zákona neznaly postupy ve sporně vyložitelných situacích, které nejsou v zákoně ošetřeny. SSÚ se tak bohužel dostávají do situace, kdy čekají, až jejich postup bude napaden u soudu, který pak konečně rozhodne a určí správné postupy tam, kde se nacházejí mezery v zákoně.

Závěrem mohu jen doporučit, aby metodické orgány více reflektovaly na novely zákonů a poskytovaly metodické postupy SSÚ s předstihem, a v případě zjištěných nejasností o těchto informovaly příslušné instituce, aby mohlo docházet k jejich napravení. Důležitá je samozřejmě komunikace se SSÚ, které se touto problematikou zabývají v rámci své každodenní práce, neboť pokud metodické orgány nepochopí, s jakými problémy se SSÚ potýkají, nemůže dojít ani ke zlepšení stávající situace.

7 Seznam použitých zdrojů

- Ústavní zákon č. 1/1993 Sb.: *Ústava České republiky*, Hlava první, Základní ustanovení, Čl. II, 2013. [cit. 2021-10-23].
- CUC, R., JORDÁN, M., *Příručka nového zaměstnance*. MHMP, Odbor personálních a hospodářských činností, Úsek vzdělávání, XV. aktualizované vydání, 2014.
- Portál územního plánování, *Členění obcí*. Dostupné z WWW: <https://portal.uur.cz/spravni-usporadani-cr-organy-uzemniho-planovani/obce.asp>
- LOCHMANNOVÁ, A., *Veřejná správa, Základy veřejné správy*. Vydání první. Prostějov: Computer Media s. r.o., 2017. ISBN: 978-80-7402-295-1.
- HORZINKOVÁ, E., NOVOTNÝ, V., *Základy organizace veřejné správy v ČR*. 2. upravené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2010. ISBN 978-80-7380-263-9.
- VALEŠ, L., *Politologické aspekty veřejné správy*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-7380-010-1.
- BROŽ, J., *Systémová podjatost v územní samosprávě*. In. HEJČ, D., KLIKOVÁ, A., CHAMRÁTHOVÁ, A., VALDHANS, J., *DNY PRÁVA 2016 – DAYS OF LAW 2016. Část IX. Deset let účinnosti správního řádu z hlediska soudní judikatury*. Brno: Masarykova univerzita 2017. ISBN 978-80-210-8560-2.
- LOPIŽIĆ, I., Models of deconcentrated performance of state administration tasks in post-socialist countries. *Hrvatska i komparativna javna uprava*, Vol. 17, No. 1, 2017. ISSN 1848-0357.
- e-pravo.cz, *Pojem samospráva*. Dostupné z WWW: <https://www.epravo.cz/top/clanky/pojem-samosprava-znaky-a-druhy-15446.html>
- KÁŇA, P., KALOUSKOVÁ P., *Základy veřejné správy*. 5. aktualizované vydání. Ostrava: Montanex, a. s., 2019. ISBN 978-80-7225-465-1.
- KOČÍ, R., *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. 7. aktualizované vydání. Praha: Leges, s. r. o., 2021. ISBN 978-80-7502-534-0.
- Hlavní město Praha, *Vše o životě v Praze*. Dostupné z WWW: <https://www.praha.cz/mesto-praha/hlavni-mesto-praha>
- Český statistický úřad, *Krajská správa ČSÚ v hl. m. Praze*. Dostupné z WWW: <https://www.czso.cz/csu/xa/1-xa>
- Institut pro veřejnou správu Praha, *Přehled správních činností*. Dostupné z WWW: <https://www.institutpraha.cz/overeni-zoz/prehled-spravnich-cinnosti/>

- Ministerstvo vnitra České republiky, *Veřejná správa*. Dostupné z WWW: <https://www.mvcr.cz/clanek/prispevek-na-vykon-statni-spravy-prispevek-na-vykon-statni-spravy.aspx>
- Městská část Praha 20 Horní Počernice, *O městské části*. Dostupné z WWW: <https://www.pocernice.cz/mestska-cast/historie-mc/historie/vyvoj-osidleni/>
- Městská část Praha 20 Horní Počernice, *Odbor životního prostředí a dopravy*. Dostupné z WWW: <https://www.pocernice.cz/urad/odbory-a-oddeleni/odbor-zivotniho-prostredi-a-dopravy/>
- Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb.: *Usnesení o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součástí ústavního pořádku České republiky*, Listina základních práv a svobod, Hlava druhá, Lidská práva a svobody, Čl. 11, 2021. [cit. 2021-11-1].
- Zákon č. 500/2004 Sb.: *správní řád*, 2021, § 8. [cit. 2021-11-1].
- Městská část Praha 20 horní Počernice, *Organizační struktura*. Dostupné z WWW: <https://www.pocernice.cz/urad/organizacni-struktura/>
- KOČÍ, R., *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. 5. aktualizované vydání. Praha: Leges, s. r. o., 2016. ISBN 978-80-7502-123-6.
- Úřad městské části Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy, *spisová dokumentace č. SZ MCP20 013390/2020*.
- Úřad městské části Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy, *spisová dokumentace č. SZ MCP20 005530/2016*.
- Úřad městské části Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy, *spisová dokumentace č. SZ MCP20 004103/2019*.

Právní předpisy

- Zákon č. 131/2000 Sb.: *Zákon o hlavním městě Praze*
- Obecně závazná vyhláška hl. m. Prahy č. 55/2000 Sb.: *Obecně závazná vyhláška hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hl. m. Prahy*
- Zákon č. 51/2020 Sb.: *Zákon o územně správním členění státu a o změně souvisejících zákonů*
- Zákon č. 13/1997 Sb.: *Zákon o pozemních komunikacích*
- Zákon č. 312/2002 Sb.: *Zákon o úřednicích územních samosprávných celků a o změně některých zákonů*

- Zákon č. 500/2004 Sb.: *Správní řád*
- Zákon č. 56/2001 Sb.: *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění zákona č. 307/1999 Sb.*
- Ústavní zákon č. 1/1993 Sb.: *Ústava České republiky*
- Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb.: *Usnesení o vyhlášení LISTINY ZÁKLADNÍCH PRÁV A SVOBOD jako součásti ústavního pořádku České republiky*
- Zákon č. 128/2000 Sb.: *Zákon o obcích*
- Zákon č. 129/2000 Sb.: *Zákon o krajích*
- Zákon č. 361/2000 Sb.: *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb.: *Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích*
- Zákon č. 365/2021 Sb.: *Zákon, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů*

Seznam rozhovorů

- Rozhovor č. 1 - s Evou Alexovou, místostarostkou a radní za dopravu, Městská část Praha 20.
- Rozhovor č. 2 - s Mgr. Věrou Bidlovou, vedoucí odboru životního prostředí a dopravy, Úřad městské části Praha 20.
 - Rozhovor č. 3 – s Mgr. Lenkou Stejskalovou, právničkou silničně správního úřadu, Městská část Praha 20.
 - Rozhovor č. 4 - s Ing. Dagmarou Jeníkovou, referentkou dopravy, Úřad městské části Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy.
 - Rozhovor č. 5 - s kpt. Ing. Martinem Hovorkou, dopravním inženýrem Policie České republiky, Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, Odbor služby dopravní policie.

8 Přílohy

- Příloha č. 1 - Stanovisko Ministerstva dopravy, Odboru pozemních komunikací, spis. zn.: 1ú2016-120-STSP/6, 2016.
- Příloha č. 2 - Postup SSÚ, Magistrát hl. m. Prahy, Odbor pozemních komunikací a drah, Oddělení silničního správního úřadu, spis. zn.: S-MHMO 821777/2021, 2021.
- Příloha č. 3 - Sdělení Ministerstva dopravy, Odboru liniových staveb a silničního správního úřadu, spis. zn.: MD/12458/2021/930