

Metodika pro zvýhodněné parkování lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel ve městech a obcích

Rozvoj lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel je důležitý mimo jiné z pohledu plnění povinností ČR vyplývajících z legislativy EU a mezinárodních dohod o snížení produkce oxidu uhličitého (Pařížská dohoda atd.).

Důvodem pro města a obce proč zvýhodnit parkování těchto vozidel na svém území je zejména příznivý vliv na životní prostředí v bezprostředním okolí parkovacích ploch a navazujících ulic. Vedle možnosti zavedení nízkoemisních zón s omezením vjezdu neekologických vozidel je zvýhodněné parkování a dobíjení základním motivačním nástrojem k tomu, aby ve městech rostl počet těchto vozidel. Za nízkoemisní jsou v současnosti považována vozidla s produkcí emisí CO₂ v kombinovaném provozu nejvýše 50 g/km¹.

Hlavními nástroji pro podporu, které obce mají, jsou (i) zavedení zón placeného stání se zvýhodněným parkovným pro vybraná vozidla, (ii) vyhrazení parkovacích míst pouze pro vybraná vozidla, a (iii) vymezení míst určených pouze pro dobíjení vozidel.

Zóny placeného stání (placené parkování a parkovací zóny)

- Každá obec může pro své území zavést na vymezených místních komunikacích svým nařízením placené parkování a zóny placeného stání.
- V ceníku, který obec vydá jako své nařízení, může cenově zvýhodnit parkování lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel, která může definovat jako vozidla, která mají registrační značku EL.
- Pro vyznačení placeného parkovacího místa a parkovací zóny je nutné označení dopravními značkami umístěnými na základě opatření obecné povahy vydaného silničním správním úřadem.
- Zvýhodnit parkování lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel mimo místní komunikace může obec v ceníku parkování, pokud je vlastníkem nebo správcem parkovacích ploch, nebo prostřednictvím místního poplatku, pokud je v rámci parkování zabíráno veřejné prostranství.
- Regulace parkování se zvýhodněním nízkoemisních vozidel formou vyhlášky vydané v samostatné působnosti obce je právně problematická a nelze ji doporučit.

Vyhrazená parkovací místa pro elektromobily a vyhrazená stání pro dobíjení

- Správní orgán na návrh obce může dopravní značkou vyhradit konkrétní parkovací místo pouze pro nízkoemisní vozidla, a to formou dodatkové tabulky k dopravní značce.
- Současná právní úprava neupravuje kombinaci parkovacího místa a dobíjecího místa. Možnost parkování pouze po dobu dobíjení není legislativně vyloučena, nicméně v tomto případě je primární parkování a až sekundární dobíjení, přičemž dobíjecí místo jako místo k čerpání elektřiny jako paliva nemůže být součástí místní komunikace.
- Úprava prominutí parkovného pouze po dobu dobíjení nebo zákaz parkování mimo dobu dobíjení je teoreticky možná, ale technicky i legislativně problematická.
- Vyhrazení místa pro dobíjení s omezením stání pouze na dobu dobíjení současná legislativa výslovně neupravuje, nicméně pokud místo není vyhrazeno jako parkovací, jsou podmínky dobíjení věcí provozovatele dobíjecí stanice, jejíž součástí je prostor pro stání vozidla pro dobu jeho dobíjení, a obec do tohoto vztahu nemůže legislativně zasahovat.

¹ Viz např. § 7b zákona 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích (registrační značka elektrického vozidla) nebo § 20a, písm. o) zákona 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Metodika pro zvýhodněné parkování lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel ve městech a obcích

Cílem tohoto materiálu je poskytnout přehled legislativního rámce účinného k 1. lednu 2022 pro možnost zvýhodněného parkování lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel v obcích.

Tento materiál není právně závazný, nepředstavuje právní radu, má pouze informativní povahu a nelze se na jeho základě dovolávat jakýchkoliv nároků vůči jeho autorům.

1. Úvod

Rozvoj lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel je důležitý mimo jiné z pohledu plnění povinností ČR vyplývajících z legislativy EU a mezinárodních dohod o snížení produkce oxidu uhličitého (Pařížská dohoda atd.).

Národní akční plán čisté mobility (dále jen „NAP CM“) předpokládá, že do roku 2030 bude v ČR v provozu alespoň 220 tisíc vozidel s elektrickým pohonem (BEV a PHEV), respektive 40 tisíc vozidel na vodíkový pohon.

Na to navazuje i strategický cíl rozvoje trhu elektrických a vodíkových vozidel. Dostatečně rozvinutý trh těchto vozidel je základním předpokladem pro rozvoj čisté mobility v ČR. Aktuální objem prodeje těchto vozidel a stav vozového parku spíše odpovídá nižším scénářům vývoje NAP CM, a pokud mají být naplněny cíle stanovené v NAP CM, je třeba rozvoj trhu plněním schválených opatření podpořit.

V následujících bodech jsou proto popsány možnosti obcí pro zavedení zvýhodněného parkování pro bezemisní a nízkoemisní vozidla, což je v souladu s opatřeními uvedenými v Memorandu a Akčním plánu o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR a to konkrétně:

- E1 Analyzovat možnosti podpory nákupu a provozu elektromobilů a
- E4 Označení elektromobilu pro zvýhodnění v městském provozu

Důvodem proč z pohledu měst a obcí zvýhodnit parkování na svém území je zejména příznivý vliv na životní prostředí v bezprostředním okolí parkovacích ploch a navazujících ulic.

Nízkoemisní vozidla jsou dle § 7b odst. 6² zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, vozidla, jejichž **hodnota emisí CO₂ v kombinovaném provozu je nejvýše 50 g/km** a jejich registrační značka je tvořena velkými písmeny „EL“. Lokálně bezemisní vozidla jsou vozidla čistě na elektrický anebo vodíkový pohon. Systém registračních značek mezi těmito dvěma kategoriemi v současnosti nedělá rozdíl.

Tento materiál neřeší zavedení nízkoemisních zón (NEZ) v obcích podle § 14 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. NEZ jsou oblasti, do kterých mají omezen vjezd vozidla určité emisní kategorie s cílem snížit znečištění ovzduší pocházející z dopravy. Za tímto účelem může rada obce na celém území obce nebo jeho části formou opatření obecné povahy v přenesené působnosti výkonu státní správy určit, která vozidla (resp. které emisní kategorie vozidel) mají omezen vjezd do NEZ. NEZ se tedy netýká specificky oblasti parkování, ale provozu vozidel jako takových.

² Na základě žádosti vlastníka nebo provozovatele silničního vozidla se souhlasem vlastníka lze k silničnímu vozidlu přidělit registrační značku tvořenou velkými písmeny „EL“ následovanými kombinací velkých písmen latinské abecedy a arabských číslic (dále jen „registrační značka elektrického vozidla“), jde-li o silniční vozidlo používající jako palivo elektrickou energii nebo vodík

1. výlučně, nebo

2. v kombinaci s jiným palivem, je-li hodnota emisí CO₂ v kombinovaném provozu nejvýše 50 g/km.

2. Shrnutí možností obcí pro zvýhodněné parkování lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel

Možnostmi regulace parkování a zvýhodnění lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel v rámci obcí jsou:

1. Zóny placeného stání na místních komunikacích (placené parkování a parkovací zóny)
 - Placené parkování a zóny placeného stání na místních komunikacích ve stanovených částech obce s cenovým zvýhodněním pro nízkoemisní vozidla může pro své území zavést každá obec svým nařízením, které má povahu opatření obecné povahy
 - Ceník parkovného zavede obec svým nařízením, přičemž v ceníku parkovného může obec nediskriminačním způsobem zvýhodnit nízkoemisní vozidla, která může definovat jako vozidla, která mají registrační značku EL
 - Pro existenci placeného parkovacího místa a parkovací zóny je nutné označení dopravními značkami umístěnými na základě opatření obecné povahy vydaného dopravním správním úřadem
 - Zvýhodnit parkování na dalších místech mimo místní komunikace může obec v ceníku parkování, pokud je vlastníkem nebo správcem příslušné parkovací plochy, nebo prostřednictvím místního poplatku, pokud je v rámci parkování zabíráno veřejné prostranství
 - Regulace parkování se zvýhodněním nízkoemisních vozidel formou vyhlášky vydané v samostatné působnosti obce je právně problematická a nelze ji doporučit
2. Vyhrazená parkovací místa pro elektromobily a vyhrazená stání pro dobíjení
 - Správní orgán na návrh obce může dopravní značkou vymezit konkrétní parkovací místo pouze pro lokálně bezemisní a nízkoemisní vozidla, a to formou dodatkové tabulky k dopravní značce.
 - Možnost dobíjení vozidla v rámci jeho parkování na vyhrazeném stání není legislativně vyloučena, nicméně v tomto případě je primární parkování a až sekundární dobíjení. Možnost prominutí parkovného pouze po dobu dobíjení nebo zákaz parkování mimo dobu dobíjení je technicky i legislativně problematická.
 - (např. pokud v obci, kde se platí parkovné, vozidlo zaparkuje na parkovacím místě vedle lampy pouličního osvětlení, která umožňuje dobíjení, musí být za vozidlo zapláceno parkovné, protože primárně parkuje a dobíjení je sekundární.)
 - Možnost vyhrazení místa pro dobíjení vozidla s omezením stání pouze na dobu dobíjení současná legislativa výslovně neupravuje (v takovém případě by primárně nešlo o parkování, ale o stání po dobu čerpání elektřiny jako pohonné hmoty, přičemž pro možnost zpoplatnění takového stání v rámci užívání místní nebo účelové komunikace nedává legislativa oporu).³
 - (např. v obci, kde se platí parkovné, stojí dobíjecí stanice na místě, v jehož okolí se běžně platí za parkování. Pokud přijede vozidlo a bude dobíjet na této dobíjecí stanici, pak primárně dobíjí a neparkuje, a za vozidlo se nemusí hradit obci poplatek za parkování. Může se však platit za parkování provozovateli dobíjecí stanice, pokud vozidlo po dobití zabírá místo pro dobíjení dalšího vozidla. To je však na provozovateli dobíjecí stanice a obec toto nemůže ovlivnit.)

³ Např. v Německu existuje právní úprava omezení parkování po dobu dobíjení pod sankcí za překročení doby dobíjení, přičemž parkovací místo musí být označeno dodatkovou tabulí se symbolem elektromobilu a druhou dodatkovou tabulkou se symbolem parkovacích hodin, parkovací plocha navíc musí být označena symbolem elektromobilu a vozidlo musí být vybaveno parkovacími hodinami.

3. Regulace parkování lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel v rámci samostatné působnosti obce

Regulaci vjezdu a parkování vozidel na veřejných prostranstvích a veřejných komunikacích v obci lze považovat za výkon pravomoci obce v rámci samostatné působnosti ve smyslu § 2 odst. 2 a § 7, § 35 a násl., a § 84 a násl. zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), přičemž povinnosti může obec ukládat v samostatné působnosti obecně závaznou vyhláškou. V případě parkování půjde o vyhlášku k zajištění udržování čistoty ulic a jiných veřejných prostranstvích, k ochraně životního prostředí, zeleně v zástavbě a ostatní veřejné zeleně k užívání zařízení obce sloužících potřebám veřejnosti dle § 10 písm. c) zákona o obcích.

Obce mají nejen možnost v rámci vyhlášky nízkoemisní vozidla zvýhodnit, ale případně i stanovit podmínky tohoto zvýhodnění a dobu, po kterou toto zvýhodnění bude platit. Taková úprava by měla směřovat především k povolení vjezdu do určité části obce pouze pro nízkoemisní vozidla a případně k odstupňování místního poplatku za vyhrazené parkovací místo podle emisní kategorie parkujících vozidel.⁴

V rámci samostatné působnosti obce lze vyhláškou řešit parkování v tom rozsahu, ve kterém nelze parkování řešit nařízením obce v rámci přenesené působnosti obce na základě zmocnění uvedeného v § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Jedná se však o rozsah velmi omezený, neboť obecná úprava provozu na pozemních komunikacích je řešena v zákoně o provozu na pozemních komunikacích⁵.

Regulace parkování v rámci samostatné působnosti obce je omezená na situace, kdy parkování probíhá mimo pozemní komunikace, neboť oblast pozemních komunikací a provozu na nich je komplexně upravena zákonem o pozemních komunikacích a zákonem o podmínkách provozu na pozemních komunikacích.⁶ Navíc musí existovat zřejmý důvod k takové regulaci parkování, kterým může být zejména ochrana životního prostředí v obci.

Omezení regulace parkování vyhláškou v samostatné působnosti pouze na místa, která nejsou pozemní komunikací, však nevylučuje, aby obec parkovací místa, pokud jsou na veřejných prostranstvích, zatížila poplatkem za užívání veřejného prostranství anebo poplatkem za povolení k vjezdu motorovým vozidlem do vybraných míst. V takovém případě však obec musí ve smyslu § 14 odst. 4 zákona č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, obecně

⁴ Ústavní soud se ústavností obecně závazné vyhlášky obce k zajištění ochrany životního prostředí při užívání veřejného prostranství zabýval v rozhodnutí Pl. ÚS 47/06 ve věci zrušení obecně závazné vyhlášky města Sušice č. 4/1998 o vzhledu, čistotě a ochraně životního prostředí. Vyhláškou bylo mj. zakázáno parkovat vozidlo a skládat materiál tam, kde by byl znemožněn odvoz odpadků a čištění veřejného prostranství, a parkování, stání a jízda s motorovým vozidlem po veřejném prostranství mimo vozovku. Podle ÚS pokud obec stanovila zákaz parkování, stání nebo jízdy s motorovým vozidlem po veřejném prostranství mimo vozovku, tak tím konala mimo zákonem stanovenou věcnou působnost. Ve vztahu k chodníkům plyne předmětný zákaz z ustanovení § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu, přičemž porušení této povinnosti je přestupkem podle § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích. Ve vztahu k lesům, které rovněž mohou mít charakter veřejného prostranství, zase uvedený zákaz plyne z § 20 odst. 1 písm. g) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), přičemž jeho porušení je přestupkem podle § 53 odst. 1 písm. g) téhož zákona.

Z uvedeného plyne, že přinejmenším ve vztahu k uvedeným typům veřejného prostranství nemá obec působnost pro stanovení napadeného zákazu. Obec tedy tím, že při vymezení veřejného prostranství, na které se vztahuje napadené ustanovení, důsledně neoddělila chodníky, příp. lesy mající charakter veřejného prostranství, a ostatní veřejná prostranství, jednala ultra vires.

Ačkoliv tedy Ústavní soud nevylučuje, že napadený zákaz ve vztahu k ostatním veřejným prostranstvím by mohl být předmětem regulace skrze vyhlášku obce podle § 10 písm. a) zákona o obcích, zrušil napadené ustanovení, protože důsledně neoddělovala pozemní komunikace a ostatní veřejná prostranství.

⁵ Viz náleží Ústavního soudu č.j. Pl. ÚS 46/06 ve věci návrhu ministerstva vnitra na zrušení vyhlášky města Mariánské Lázně č. 12/1993, o veřejném pořádku v lázeňském městě Mariánské Lázně. K návrhu na zrušení ustanovení čl. 6 odst. 4 vyhlášky „V celém území města je zakázán vjezd na parkové a zelené plochy, mytí a údržba motorových vozidel na veřejných prostranstvích, bezdůvodné ponechávání motoru stojícího vozidla v chodu a nájždění na chodníky motorovými vozidly, ať z důvodu skládání a nakládání nebo parkování.“ Ústavní soud uvedl, že: „Zákaz v ustanovení čl. 6 odst. 4 ve slovech „nájždění na chodníky motorovými vozidly, ať z důvodu skládání a nakládání nebo parkování“ koliduje s výkonem státní správy, neboť obecná úprava provozu na pozemních komunikacích je řešena v zákoně o provozu na pozemních komunikacích [§ 124 odst. 4 písm. b) a odst. 6] a zakazy nájzdu na chodníky lze řešit zákazovou značkou. Ústavní soud proto návrhu vyhověl, neboť napadené ustanovení neobstálo ve 2. kroku testu (. Ostatní pravidla stanovená ve zbývajících částech tohoto ustanovení lze chápat jako výkon samostatné působnosti obce ve smyslu § 10 písm. c) zákona o obcích.“

⁶ Viz náleží Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 25/11 ve věci zrušení vyhlášky města Holýšev.

závaznou vyhláškou určit místa, která těmto poplatkům v obci podléhají. Ve smyslu § 34 zákona o obcích jsou **veřejným prostranstvím** všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.⁷

Podle § 4 odst. 1 zákona o místních poplatcích se poplatek za užívání veřejného prostranství vybírá za zvláštní užívání veřejného prostranství, kterým se rozumí mj. vyhrazení trvalého parkovacího místa.⁸ Ve smyslu § 14 odst. 3 zákona o místních poplatcích může obec upravit osvobození nebo úlevu od poplatku, případně stanovit poplatek v paušální výši. Obec tedy výši místního poplatku, zejména v případě míst pro trvalé stání, může preferovat stání lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel.

Vedle toho obec ve vztahu ke svému majetku může uzavírat nájemní smlouvy za účelem komerčního nebo nekomerčního parkování třetích osob, zejména v případech, kdy je parkoviště součástí veřejně nepřístupné účelové komunikace⁹ nebo vůbec není pozemní komunikací. Za užívání takových pozemků k parkování může obec sjednat nájemné, které může být odstupňováno podle emisní kategorie vozidla. Taková nájemní smlouva však nevylučuje, pokud je předmět nájmu současně veřejným prostranstvím, aby takové parkování bylo současně zatíženo poplatkem za užívání veřejného prostranství.¹⁰

Obecně je však regulace parkování v obci a zvýhodnění lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel formou obecně závazné vyhlášky vydané v samostatné působnosti obce právně velmi problematické, neboť tím může obec zasahovat do výkonu státní správy, kterou obec provádí v přenesené působnosti a v rámci které nepřísluší obci vydávat obecně závazné vyhlášky.¹¹ Zvláštní úprava v příslušných právních předpisech na úseku pozemních komunikací a provozu na nich má tak přednost před obecnou úpravou v zákoně o obcích a vydání obecně závazné vyhlášky podle § 10 obecního zřízení nelze doporučit.

4. Regulace v rámci přenesené působnosti obce

Vedle vyhlášky vydané v samostatné působnosti může obec na základě § 11 odst. 1 obecního zřízení vydávat v přenesené působnosti na základě zákona a v jeho mezích nařízení obce, je-li k tomu zákonem zmocněna. Takové zmocnění ve vztahu k parkování obsahuje § 23 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Ustanovení § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, stanoví:

(1) Pro účely organizování dopravy na území obce může obec v nařízení obce vymežit oblasti obce, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užit za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy

a) k stání silničního motorového vozidla v obci na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin,

⁷ Nález Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 21/02.

⁸ Podle § 4 odst. 4 zákona o místních poplatcích činí sazba poplatku za užívání veřejného prostranství až 10,- Kč za každý i započatý m² užívaného veřejného prostranství za každý i započatý den.

⁹ § 7 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích: *Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu. V pochybnostech, zda z hlediska pozemní komunikace jde o uzavřený prostor nebo objekt, rozhoduje příslušný silniční správní úřad.*

¹⁰ Viz rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 9 Afs 86/2008-89.

¹¹ Omezená možnost obcí v samostatné působnosti zvýhodnit provoz lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel nepřímo vyplývá i z úpravy nízkoemisních zón podle § 14 z.č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, který od 1.9.2012 umožňoval vyhláškou obce vydanou v samostatné působnosti vyhlásit nízkoemisní zóny. Tato úprava byla zrušena k 1.1.2017 a nízkoemisní zóny se stanoví formou opatření obecné povahy.

b) k odstavení nákladního vozidla nebo jízdní soupravy v obci na dobu potřebnou k provedení celního řízení,

c) k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce, nebo k stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti obce nebo k stání silničních motorových vozidel stanovených v nařízení obce,

nebude-li tímto užitím ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a jiný veřejný zájem. V nařízení obce stanoví obec **způsob placení sjednané ceny a způsob prokazování jejího zaplacení.**

(2) Místní komunikace nebo jejich určené úseky podle odstavce 1 musí být **označeny příslušnou dopravní značkou** podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů).

(3) V nařízení obec může vymezit oblasti obce, ve kterých nelze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít k účelům uvedeným v odstavci 1 písm. a) až c).

Nařízení může vydat každá obec, ale **pouze ve vztahu k sobě samé**. To znamená, že takové nařízení nemůže vydat obec vykonávající rozšířenou působnost pro svůj správní obvod (tzn. i pro jiné obce), neboť takové zmocnění v zákoně chybí.

Účelem § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je **zajištění organizování dopravy** na území obce. Obec ho může dosáhnout buď zákazem obecného (bezúplatného) užívání části místních komunikací pro osoby neuvedené pod písm. a) až c) nebo vyhrazením části místních komunikací rezidentům a abonentům, a to za současného zpoplatnění tohoto užití.

Důvodem pro zajištění organizování dopravy formou nařízení obce může být zejména nedostatek parkovacích míst ve vymezené části obce a z toho vyplývající zahušťování a zpomalovaná doprava, která tím přestává být plynulá a bezpečná. Důvod pro vydání nařízení nemusí být přímo v nařízení uveden, ale pro případ přezkumu musí být obec schopna důvod vysvětlit a argumentačně obhájit (takovým důvodem nemohou být dodatečné příjmy obce).

Zatímco podle písm. a) může být **zpoplatněno stání** jakéhokoliv silničního motorového vozidla na dobu časově omezenou, **nejvýše však na dobu 24 hodin**, pod písm. c) je upraveno zavádění tzv. **parkovacích zón pro rezidenty**, které aktuálně využívají zejména velká města, která nemají dostatek parkovacích míst, přičemž zákon nevylučuje, aby cena za užití komunikace (parkování) byla odstupňována podle nediskriminačních kritérií, včetně kritéria bydliště provozovatele vozidla a emisní kategorie parkujícího vozidla.

Zákon hovoří pouze o **místních komunikacích** (či jejich částech), nikoli o dalších kategoriích pozemních komunikací. Nelze tedy nařízením zpoplatnit užívání veřejně přístupných účelových komunikací či průjezdných úseků silnic, byť by se nacházely v oblasti obce definované v nařízení.

Zákon dále stanoví podmínku, že zvolený model zpoplatnění **nesmí ohrozit bezpečnost a plynulost provozu** na pozemních komunikacích ani jiný veřejný zájem. V nařízení musí být také uvedeno, jakým způsobem se bude platit stanovená cena a jakým způsobem se bude prokazovat její zaplacení (např. uhrazení ceny v parkovacím automatu se zadáním registrační značky vozidla).

Úsek místní komunikace, jehož se nařízení obce o parkovací zóně týká, musí být podle zákona označen příslušnou dopravní značkou podle zvláštního právního předpisu, kterou pro tyto případy bude dopravní značka „parkoviště s parkovacím automatem“ s případnou dodatkovou tabulkou, nebo pro úseky místních komunikací v určité oblasti dopravní značkou „zóna s dopravním omezením“. Aby tedy mohlo dojít k regulaci parkování, musí být kumulativně splněny tři podmínky – (i) vydání nařízení o parkovacím stání nebo parkovací zóně, (ii) vydání

nařízení o stanovení ceny parkovného, a (iii) vydání rozhodnutí o stanovení dopravního značení, kterým se parkovací zóna na stanovených místních komunikacích vymezení.

Nařízením obce lze stanovit místní komunikace, na kterých bude zpoplatněno krátkodobé stání anebo které budou vymezeny pouze pro stání rezidentů, a v dalším zařízení lze stanovit ceny za toto stání včetně zvýhodnění lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel, a způsob prokazování zaplacení ceny za parkování.

5. Postup zavedení zón placeného stání a parkovacích zón

Zóny placeného stání a parkovací zóny zřizuje obec na místních komunikacích v rámci svého území prostřednictvím nařízení¹² na základě zmocnění uvedeného v § 23 odst. 1 písm. a) o pozemních komunikacích. Podle § 6 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je **místní komunikací** veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Ze zákona o pozemních komunikacích vyplývá, že na jiných než místních komunikacích zónu placeného stání nelze zřídit (např. na účelových komunikacích).

Nařízení obce schvaluje rada obce (pokud ji obec má, jinak zastupitelstvo) na základě § 11 a § 102 obecního zřízení. Nařízení svojí povahou musí splňovat pravidla platná pro opatření obecné povahy podle § 171 správního řádu. To pro neurčitý okruh subjektů konkretizuje prostorové vymezení parkovacích pravidel, na která se vztahuje rovněž povinnost uložená samostatným ceníkem parkovného.¹³ Rada obce, resp. zastupitelstvo schvaluje nařízením obce také ceník placeného stání, tento ceník ale opatřením obecné povahy není. Podmínkou platnosti nařízení je podle § 12 odst. 1 zákona o obcích vyhlášení na úřední desce obce.

Nařízení obce stanovující zóny placeného stání anebo parkovací zóny, které je svojí povahou opatřením obecné povahy, nemůže na rozdíl od individuálního správního rozhodnutí napadnout každý, kdo se takovým opatřením cítí dotčen na svých právech, ale přezkum může zahájit pouze nadřízený správní orgán v rámci dozoru z úřední povinnosti, přičemž adresát opatření (např. řidič postižený zavedením parkovací zóny) může dozorujícím správnímu orgánu dát pouze podnět k zahájení dozorčího přezkumu (např. z důvodu nenaplnění podmínek pro zavedení parkovacích zón a souvisejícího ceníku parkovného jako tzv. jednání *ultra vires*).¹⁴ Takové přezkumné řízení vede krajský úřad, resp. pro hl. město Prahu příslušné ministerstvo.

Na druhé straně účastníkem takového přezkumného jednání není ani obec, která opatření obecné povahy ve formě nařízení vydala. Tato obec se proto nemůže proti výsledku takového přezkumu ani odvolat (řízení o jeho přijetí nelze podřadit pod režim správního řádu), může pouze podat v přezkumném řízení námitky proti návrhu výsledného aktu přezkumu. Obec se přezkumu svého nařízení, které svojí podstatou představuje opatření obecné povahy, může následně bránit pouze u správního soudu návrhem dle § 101a soudního řádu správního¹⁵.

Pokud tedy například občan nesouhlasí s opatřením obecné povahy, kterým obec svým nařízením zavedla zóny placeného stání, pak se nemůže vůči obci domáhat zrušení takového nařízení, ani nemůže být účastníkem správního řízení (řízení o přijetí nařízení nelze podřadit

¹² Ve smyslu nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 14/08 ve věci návrhu na zrušení nařízení hl. m. Prahy č. 11/2007 Sb. hl. m. Prahy, které zakotvuje parkovací zóny na území hl. m. Prahy. Podle soudu nařízení zřizující parkovací zóny nelze považovat za právní předpis (tím je pouze ceník parkovného), ale za opatření obecné povahy, jehož vydání se řídí § 171 správního řádu, k jehož zrušení není Ústavní soud povolán. V této věci je naopak podle § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního příslušný krajský soud, resp. Nejvyšší správní soud, který má možnost příslušné nařízení ze zákonem stanovených důvodů zrušit.

¹³ Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 5 As 80/2019 z dosavadního judikatorního vývoje vyplývá závěr, že akt, kterým se podle § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích vymezují oblasti obcí s omezeným obecným užíváním komunikací (se zpoplatněním parkování), se podle zákona nazývá nařízením, na jehož schvalování se uplatní předpisy týkající se procesu schvalování nařízení, ale toto nařízení se materiálně (svou vnitřní povahou) považuje za opatření obecné povahy, a proto je k jeho přezkoumání příslušný správní soud. Toto nařízení proto musí splňovat všechna kritéria opatření obecné povahy (mimo jiné i kritérium proporcionality zvoleného řešení).

¹⁴ K mezím algoritmu přezkumu opatření obecné povahy se vyslovil Nejvyšší správní soud ve věci č.j. 1 Ao 1/2005-98.

¹⁵ K účastenství obce v přezkumu se vyslovil rozšířený senát Nejvyššího správního soudu ve věci 5 As 85/2015-36.

pod režim správního řádu), pouze může dát podnět, aby opatření zkontroloval krajský úřad z hlediska naplnění podmínek, tj. zda opatřením není ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a jiný veřejný zájem.

Občan by mohl docílit přímého zrušení nařízení pouze v případě, že by dostal v důsledku porušení nařízení pokutu, přičemž by proti rozhodnutí o pokutě podal ústavní stížnost, kterou by se domáhal toho, aby Ústavní soud takové nařízení zrušil pro rozpor s ústavním pořádkem České republiky, čímž by zároveň došlo ke zrušení pokuty udělené na základně neústavního nařízení obce.

6. Ceník parkovného

Na základě zmocnění uvedeného v § 11 zákona o obcích stanoví obec formou cenového rozhodnutí (nařízení obce) ceny za užívání zón placeného stání ve smyslu § 10 zákona č. 526/1990 Sb., o cenách.

§ 10

Seznam zboží s regulovanými cenami

*(1) Cenové orgány stanoví cenovým rozhodnutím podle § 3 odst. 2, kraje a **obce svým nařízením**, zboží podléhající cenové regulaci podle § 5, 6 a 8, uplatněný způsob a podmínky cenové regulace, úředně stanovené ceny, pravidla a postupy pro stanovování těchto cen a jejich změn.*

Ceník parkovného schvaluje rada obce (pokud existuje), případně zastupitelstvo. Podmínkou platnosti nařízení obce je podle § 12 odst. 1 zákona o obcích jeho vyhlášení na úřední desce obce. Takové cenové opatření nemá formu opatření obecné povahy.¹⁶ Obec jako cenový orgán a současně jako vlastník místní komunikace v nařízení stanoví cenu, za kterou je možné komunikaci ke stanovenému účelu (parkování) používat.

Právní povaha nařízení obce, kterým se vydává ceník parkovného, má normativní povahu (nesměřuje vůči konkrétnímu právnímu subjektu), není rozhodnutím ani opatřením obecné povahy¹⁷ (tzn., že se nevydává v rámci správního řízení), a lze ho proto považovat za právní předpis¹⁸, který je vydán v přenesené působnosti a nepodléhá přezkumu v rámci správního soudnictví (je přezkoumatelný pouze z hlediska souladu s ústavním pořádkem¹⁹).

Jak konstatoval Nejvyšší správní soud, zatímco **vymezení parkovacích zón** má charakter opatření obecné povahy, neboť na území obce stanoví konkrétní místa, které regulaci parkování podléhají a která jsou takto označena dopravními značkami, a jako takové může být podrobeno přezkumu v rámci správního soudnictví, **ceník parkovného je právním předpisem**, neboť obecně pro předem neurčeného adresáta stanoví cenu, za kterou bude moci na těchto místech zaparkovat, a nelze ho v rámci správního soudnictví přezkoumat.²⁰ Pokud jsou

¹⁶ Viz náleží Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 14/08.

¹⁷ Viz rozsudek Nejvyššího správního soudu 2 Ao 3/2010

¹⁸ Viz usnesení Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 479/99, sp. zn. IV. ÚS 50/02 a rovněž náleží sp. zn. Pl. ÚS 8/02

¹⁹ V usnesení Ústavního soudu sp. zn. Pl. 14/08, kterým Ústavní soud odmítl návrh na zrušení nařízení hl. m. Prahy č. 11/2007 Sb. hl. m. Prahy, kterým se vymezují oblasti hlavního města Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy, Ústavní soud konstatoval: „V nyní projednávaném případě předpokládá zmocňovací norma (§ 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích) existenci dvou, svou formou, právních předpisů. Prvním je nařízení, kterým se vymezují oblasti obce, resp. místní komunikace nebo jejich určené úseky, jejichž obecné užívání je omezeno jen pro osoby uvedené v ust. § 23 odst. 1 písm. a) až c) ZPK a podléhá zpoplatnění a stanoví způsob placení sjednané ceny a způsob prokazování jejího zaplacení (Nařízení). Druhým je pak cenový výměr, pro který zákon č. 526/1990 Sb., o cenách předvidá formu nařízení (viz ust. § 10 odst. 1), a kterým obec stanoví pro tyto osoby cenu za užití těchto místních komunikací (Ceník). Právním předpisem, jenž obsahuje všechny komponenty právní normy (zejm. obecně vymezený předmět, regulativnost a obecně vymezený okruh adresátů) je tak Ceník, a to i přes nedostatek formy. V situaci takového rozporu však Ústavní soud dává přednost posouzení obsahu před mechanickým akceptováním formy; tedy lze uzavřít, že Ceník je v materiálním smyslu právním předpisem.“

²⁰ V rozsudku 9 Ao 8/2011 Nejvyšší správní soud ve vztahu k návrhu na zrušení usnesení rady hl. m. Prahy č. 564, kterým se vydává ceník parkovného, uvedl, že: „Zdejší soud konstatuje, že nemá pravomoc Ceník dle § 4 odst. 2 písm. c) s. ř. s.

v rámci ceníku zvýhodněna lokálně bezemisní a nízkoemisní vozidla, pak lze takové zvýhodnění napadat pouze z hlediska ústavnosti a pouze osobou tímto ceníkem přímo dotčenou, přičemž možným relevantním důvodem by mohla být např. neodůvodněná diskriminace při stanovení parkovného pro jednotlivé druhy vozidel.²¹

7. Vymezení lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel pro účely zvýhodněného parkování

Dle výše uvedené legislativy je možné vymežit zóny placeného stání pomocí nařízení obce²², které schválí rada obce. Stejným způsobem (pomocí nařízení obce) se určují ceny za užívání zón placeného stání. V rámci nařízení též obec stanovuje způsob vydání parkovacího oprávnění (např. parkovací karta atp.) a způsob prokazování úhrady za parkování.

V praxi se jeví jako jediné kritérium pro zvýhodnění ekologických vozidel jejich emise, přičemž hranici pro zvýhodnění lze stanovit například dle § 7b odst. 6 bodu 2 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, který stanoví, že registrační značku EL lze přidělit silničnímu vozidlu používajícímu jako palivo elektrickou energii nebo vodík výlučně nebo v kombinaci s jiným palivem, je-li hodnota emisí CO₂ v kombinovaném provozu nejvýše 50 g/km.

V rámci nařízení obce, kterým se stanoví ceník parkovného, je možné určit, která omezení ve smyslu zón placeného stání se nedotýkají vozidel splňujících podmínku § 7b odst. 6 zákona 56/2001 Sb), a to v zásadě dvěma cestami:

1. zvýhodnění všech vozidel do 50g CO₂/km na základě registrační značky EL, kdy takové vozidlo nemusí pro užívání zón placeného stání získat zvláštní parkovací oprávnění (tzn. osvobození bez dalšího pouze na základě registrační značky); nebo
2. zvýhodnění formou snížení či odpuštění poplatku nebo rozšířením oblastí, na které se parkovací oprávnění vztahuje, přičemž na vozidla s registrační značkou EL se nadále vztahuje povinnost získat zvláštní parkovací oprávnění (sleva z ceny za parkování s nutností mít vystavenou parkovací kartu pro vozidlo s konkrétní registrační značkou).

Zvýhodnění všech vozidel do 50g CO₂/km nesmí být diskriminační, a to zejména ve smyslu § 19a zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, kdy orgán veřejné správy (obec) nesmí při výkonu veřejné moci bez ospravedlnitelných důvodů narušit hospodářskou soutěž (například je nepřipustné zvýhodnění, na které mají nárok pouze hybridní/plug-in hybridní automobily do určitého maximálního výkonu spalovacího motoru)²³. V praxi se jedná například o nastavení detailních podmínek pro vozidla, za kterých mají nárok na určité zvýhodnění.²⁴

přezkoumávat v řízení podle § 101a a následujících s. ř. s. Nedostatek pravomoci je přitom neodstranitelným nedostatkem podmínek řízení, a soud proto návrh na zrušení ceníku odmítl podle § 46 odst. 1 písm. a) s. ř. s.“

²¹ Hlavní město Praha svým nařízením č. 7/2016 vymežilo v souladu s § 23 odst. 1 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, oblasti hl. m. Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užit za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy. Ceník parkovacích oprávnění a karet však není součástí tohoto nařízení. Ústavní soud v plenárním usnesení Pl. ÚS 14/08 uvedl, že nařízení vydávané podle § 23 odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích je materiálně opatřením obecné povahy a jako takové musí být též přezkoumáváno. **Ceník jednotlivých parkovacích oprávnění je však podle Ústavního soudu materiálně právním předpisem, a nikoliv opatřením obecné povahy. Nejvyšší správní soud v rozsudku 9 Ao 8/2011 – 68 v návaznosti na závěry Ústavního soudu návrh na zrušení ceníku parkovacích oprávnění jako opatření obecné povahy odmítl.** Možnost přezkumu zákonnosti samotného ceníku parkovného z důvodu jeho tvrzené diskriminace je tedy velmi omezená.

²² Vzhledem k tomu, že se jedná o výkon přenesené pravomoci, je k vydání nařízení věcně příslušný obecní úřad obce, přičemž není vyloučena možnost všech obcí takového nařízení vydat (tzn., že nařízení mohou vydat nejen obce III. stupně s rozšířenou působností a obce II. stupně s pověřeným obecním úřadem, ale i obce I. typu, což jsou všechny ostatní obce).

²³ <https://www.uohs.cz/cs/informacni-centrum/tiskove-zpravy/hospodarska-soutez/2813-hlavni-mesto-praha-porusilo-soutezni-zakon-v-souvlosti-s-pravidly-pro-parkovani-hybridnich-vozidel.html>

²⁴ Soudy zatím možnost pozitivní diskriminace pro ekologická vozidla neřešily. Ve vztahu k pozitivní diskriminaci u vydávání parkovacích karet pro rezidenty byla možnost tohoto přístupu obcí potvrzena Nejvyšším správním soudem ve věci 9 Ao 8/2011: **Zákonné ustanovení počítá s osobami, které mají k vymezeným oblastem obce určitý blízký vztah. Takové osoby pak požívají jistého zvýhodnění oproti jiným, kteří takto blízký vztah k vymezené oblasti nemají a u nichž také zmíněná zvýšená potřeba pravidelného parkování není natolik intenzivní. Uvedené zvýhodnění spočívá v možnosti zajistit si zpoplatněnou parkovací kartu,**

8. Prokazování parkovacího oprávnění a sankce

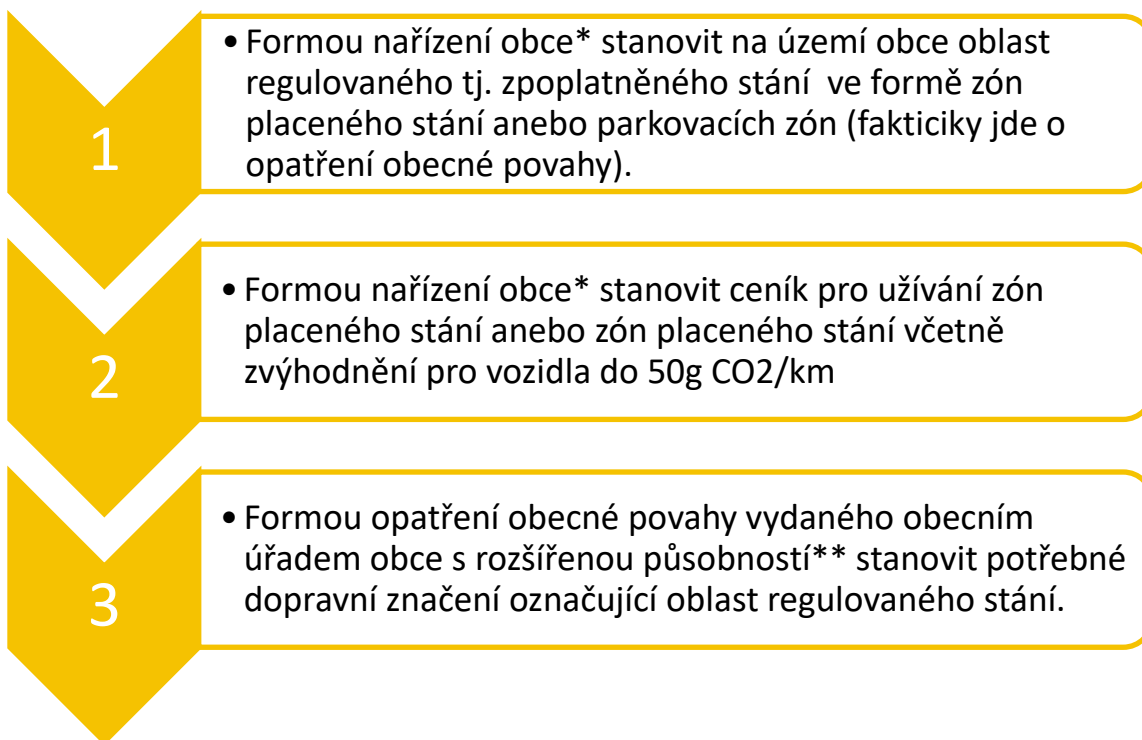
V praxi se využívají různé způsoby prokazování zaplacení ceny za stání v zónách placeného stání.

- Hlavní město Praha například využívá pro kontrolu parkování v parkovacích zónách kamerová vozidla, která při průjezdu ulicemi snímají registrační značky zaparkovaných vozidel a v reálném čase je odesílají do centrálního informačního systému, kde dojde k vyhodnocení, zda má dané vozidlo platné parkovací oprávnění. Parkovací oprávnění vznikne na základě registrace registrační značky vozidla na příslušném úřadě nebo uhrazením poplatku v parkovacím automatu nebo prostřednictvím virtuálních parkovacích hodin (internetové aplikace).
- Oproti tomu například město Ostrava kontroluje dodržování pravidel oblastí s placeným stáním pomocí parkovacích lístků a parkovacích karet. Zaplacení sjednané ceny se v tomto případě prokazuje umístěním parkovacího lístku nebo parkovací karty za čelní sklo vozidla. Parkovací lístek je možno zakoupit v parkovacím automatu, parkovací kartu vydává město.
- Mezi města využívající zóny placeného stání patří kromě Prahy a Ostravy například Brno, Olomouc, Plzeň, Příbram, Kolín atd.
- Města Praha, Ostrava, Liberec a Plzeň navíc zavedla zvýhodněné parkování pro nízkoemisní vozy s poznávací značkou EL pro vozy do 50 g CO₂/km a další města o tomto postupu uvažují. Zavedení zvýhodněného parkování má environmentální dopady na životní prostředí, kvalitu ovzduší a zdraví obyvatel měst.

Případné porušení pravidel užívání zón placeného stání může naplnit skutkovou podstatu přestupku a může být stíháno podle § 4 zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích.

na základě které je možné v takto vymezené oblasti parkovat i nad dobu časově omezenou, jsou-li k dispozici volná místa. V dané věci jde o legitimní rozlišovací kritérium, které není projevem libovůle.

9. Hlavní body postupu při zavedení zvýhodnění lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel v parkovacích zónách



* K vydání nařízení je příslušná rada obce (§ 102 odst. 2 písm. d) obecního zřízení), není-li rada obce zřízena, vydává nařízení zastupitelstvo obce (§ 84 odst. 3 obecního zřízení).

** Obecní úřad zde vystupuje jako silniční správní úřad pro místní komunikace

Ad 1) Jedná se o nařízení obce podle § 23 odst. 1 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích zákona o pozemních komunikacích, které má povahu opatření obecné povahy²⁵

Ad 2) Jedná se o nařízení obce podle § 10 odst. 1 zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, která nemá povahu opatření obecné povahy, ale jedná se o právní předpis svého druhu²⁶

Ad 3) Jedná se o opatření obecné povahy vydané silničním správním orgánem podle § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu

10. Používání pozemků a komunikací k parkování a dobíjení lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel

Oblast regulace parkování je upravena zejména v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (viz výše), a je svěřena do působnosti obcí. Uvedená úprava však neobsahuje jakoukoliv vazbu na dobíjení vozidel po dobu jejich parkování v zónách placeného stání anebo parkovacích zónách.

Možnost používání místních komunikací (s výjimkou účelových komunikací) k vyhrazenému parkování po dobu dobíjení vozidla lze považovat za **zvláštní užívání pozemní komunikace** podle § 25 zákona o pozemních komunikacích (byť podle důvodové

²⁵ Například nařízení hl. m. Prahy č. 19/2017, kterým se vymezují oblasti hlavního města Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy https://www.praha.eu/file/2527381/narizeni_c_19_s_internetovym_ odkazem.pdf

²⁶ Např. usnesení Rady hl. m. Prahy č. číslo 1709 ze dne 18.7.2017 k technické novele ceníku pro zóny placeného stání na území hl.m. Prahy https://www.praha1.cz/app/uploads/2018/08/Cenik_ZPS_2408.pdf

zprávy se uvedená úprava týká zejména umístění reklamních zařízení u pozemních komunikací).

§ 25 Zvláštní užívání

(1) K užívání dálnic, silnic a místních komunikací jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny (dále jen "zvláštní užívání"), je třeba **povolení příslušného silničního správního úřadu** vydaného s předchozím souhlasem vlastníka dotčené pozemní komunikace, a může-li zvláštní užívání ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, také s předchozím souhlasem Ministerstva vnitra, jde-li o dálnici, v ostatních případech se souhlasem Policie České republiky. Souhlas vlastníka se zvláštním užíváním podle odstavce 6 písm. c) bodu 3 a odstavce 6 písm. d) se nevyžaduje v případě, že se jedná o veřejně prospěšnou stavbu; k návrhu na zvláštní užívání může vlastník uplatnit námitky, o kterých rozhodne silniční správní úřad.

(2) Silniční správní úřad vydá rozhodnutí o povolení zvláštního užívání právnické nebo fyzické osobě na základě písemné žádosti na dobu určitou a v rozhodnutí stanoví podmínky zvláštního užívání. Povolení ke zvláštnímu užívání nezbavuje uživatele povinnosti k náhradám za poškození nebo znečištění dálnice, silnice nebo místní komunikace.

...

(6) Zvláštním užíváním dálnice, silnice a místní komunikace je

a) ...,

b) ...,

c) užití dálnice, silnice nebo místní komunikace a silničního pomocného pozemku pro

1. zřizování a provozování zařízení pro písemnou, obrazovou, světelnou nebo jiným způsobem prováděnou reklamu nebo propagaci (dále jen „reklamní zařízení“),

2. umísťování, skládání a nakládání věcí nebo materiálů nesloužících k údržbě nebo opravám těchto komunikací, nebudou-li neprodleně odstraněny (zařízení staveniště, skládka stavebních hmot nebo paliva apod.),

3. provádění stavebních prací,

4. zřizování vyhrazeného parkování,

5. zřizování a provoz stánků, pojízdných či přenosných prodejních a jiných podobných zařízení,

6. audiovizuální tvorbu,

Podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace stanoví na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a na veřejně přístupné účelové komunikaci obecní úřad obce s rozšířenou působností. Návrh stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích nebo užití zařízení pro provozní informace projedná příslušný správní orgán s dotčenými orgány, což je v tomto případě policie.

Náležitosti rozhodnutí o povolení zřízení vyhrazeného místa pro dobíjení vozidla na pozemní komunikaci jsou taxativně stanoveny v § 40 odst. 10 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích:

(10) Povolení způsobů zvláštního užívání podle § 25 odst. 6 písm. c) až e) zákona obsahuje:

a) přesné určení místa, účelu a doby zvláštního užívání a způsobu jeho realizace (jaký druh stavebních prací, jaký způsob prodeje a v jakém zařízení, jaký rozsah akce apod.),

b) jméno a příjmení toho, kdo má za průběh zvláštního užívání zodpovídat, jeho datum narození, telefon a adresu (u právnických osob jejich obchodní jméno, sídlo a IČO),

c) stanovení dopravního značení, pokud je zvláštním užíváním vyvolána jeho potřeba nebo změna,

d) *termín a způsob uvedení komunikace do původního stavu (úklid, vyčištění apod.).*

Ze stávající rozhodovací praxe vyplývá, že opatření obecné povahy ve formě rozhodnutí o povolení zřízení vyhrazeného místa pro dobíjení musí být odůvodněno a musí obstát v tzv. **tesu proporcionality**. To znamená, zda:

- předmětné opatření obecné povahy vůbec **umožňuje dosáhnout sledovaný cíl** (kritérium vhodnosti),
- opatření obecné povahy a sledovaný cíl spolu **logicky souvisí**,
- cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem (kritérium potřebnosti),
- opatření obecné povahy **omezuje své adresáty co nejméně** (kritérium minimalizace zásahů), a
- je následek opatření obecné povahy **úměrný sledovanému cíli** (kritérium proporcionality v užším slova smyslu)²⁷.

Z hlediska stávající právní úpravy je problematické zejména spojení vyhrazeného parkovacího místa pro nízkoemisní vozidla a vyhrazeného místa pro dobíjení, neboť místo pro dobíjení je **místem pro čerpání pohonných hmot**. Nelze tedy podle stávající úpravy vymezit současně stejné místo pro stání vozidla jako (i) vyhrazené parkování pro nízkoemisní vozidlo a zároveň jako (ii) místo vyhrazené pro čerpání pohonných hmot ve formě dobíjení.

Podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádí pravidla provozu na pozemních komunikacích, by čerpací stanice (resp. dobíjecí stanice) měla být označena dopravní značkou IJ7 „Čerpací stanice“. Podle § 10 vyhlášky může být na svislé značce pro doplnění, upřesnění nebo jako náhrada za textové informace použit určený symbol. V případě dopravní značky „Čerpací stanice“ by v případě elektromobilů mohl být vhodným symbolem symbol č. 406 („Dobíjecí stanice elektromobilů“).

Zvláštní užívání pozemní komunikace lze upravit pouze **rozhodnutím o povolení zvláštního užívání místní komunikace** pro zřízení vyhrazeného parkování, vydaným na základě **písemné žádosti** silničním správním úřadem fyzické nebo právnické osobě na **dobu určitou** a za podmínek uvedených v rozhodnutí.²⁸ Avšak vzhledem k tomu, že takové rozhodnutí o povolení zvláštního užívání místní komunikace má dopad nejen na žadatele, ale i na předem neurčený okruh ostatních uživatelů komunikace, nejedná se svojí podstatou o individuální správní akt (rozhodnutí v rámci správního řízení), ale fakticky o opatření obecné povahy.²⁹

Dle § 25 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je ke zvláštnímu užívání silnice, místní komunikace nebo účelové komunikace, včetně vyhrazeného parkovacího místa, třeba povolení příslušného silničního správního úřadu vydaného s předchozím souhlasem vlastníka dotčené pozemní komunikace, a může-li zvláštní užívání ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, také s předchozím souhlasem policie (resp. ministerstva vnitra, jde-li o dálnici).

Odpovědný silniční správní úřad je určen dle kategorie a třídy dotčené pozemní komunikace³⁰:

- **Krajský úřad** ve věcech silnic I. třídy
- **Obecní úřady obcí s rozšířenou působností** ve věcech silnic II. a III. třídy a místních komunikací
- **Vlastník komunikace** ve věcech účelových komunikací.

²⁷ Viz rozsudek Nejvyššího správního soudu 1 Ao 1/2005

²⁸ Viz Stanovisko odboru dozoru a kontroly veřejné správy Ministerstva vnitra č. 29/2009: Rozhodnutí o povolení zvláštního užívání místní komunikace pro zřízení vyhrazeného vydává na žádost silničního správního úřadu na dobu určitou a v rozhodnutí stanoví podmínky zvláštního užívání. Podle § 40 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích obce vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací.

²⁹ Viz rozsudky Nejvyššího správního soudu 2 Ao 3/2008 a 9 Ao 2/2011.

³⁰ § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

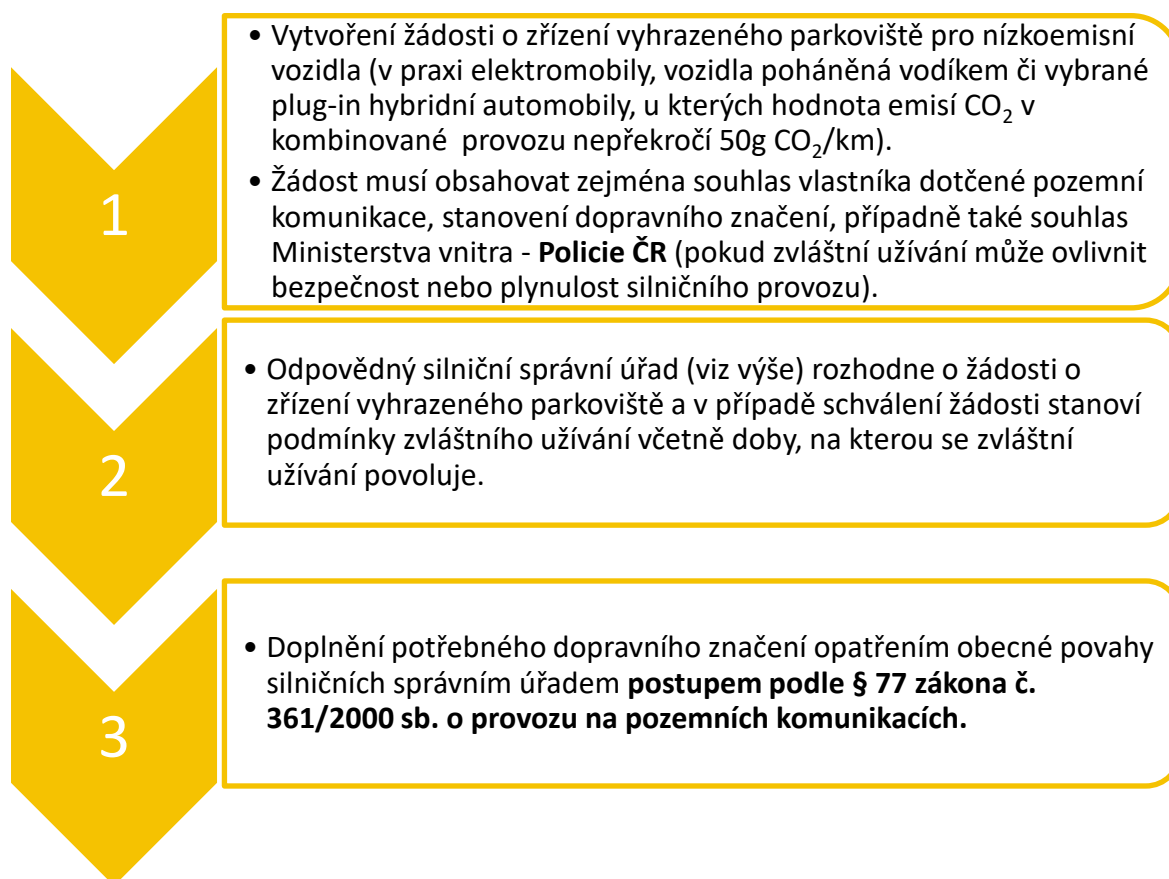
Silniční správní úřad vydá rozhodnutí o povolení zvláštního užívání pozemní komunikace právnické nebo fyzické osobě na základě písemné žádosti na dobu určitou a v rozhodnutí stanoví podmínky zvláštního užívání. Náležitosti žádosti upravuje § 40 odst. 5 a 10 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

Povolení ke zvláštnímu užívání nezbavuje uživatele povinnosti k náhradám za poškození nebo znečištění dálnice, silnice nebo místní komunikace. V povolení může být vymezen druh vozidel, na která se vztahuje. Zvýhodnění nízkoemisních vozidel však nesmí být diskriminační, a to zejména ve smyslu § 19a zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, kdy orgán veřejné správy (obec) nesmí při výkonu veřejné moci bez ospravedlnitelných důvodů narušit hospodářskou soutěž. V praxi se jeví vhodný atribut zvýhodnění vozidel jejich emise, například dle § 7b odst. 6 bodu 2 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Takové pojetí zvýhodnění by neměly považovat za diskriminační ani soudy.³¹

Porušení vyhrazeného stání pro nízkoemisní vozidla lze kvalifikovat jako nedovolené zastavení a stání na vyhrazeném parkovišti (ale také na parkovacích zónách používajících dopravní značení IP12 – Vyhrazené parkoviště). Řidič dle § 27 odst. 1 písm. o) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích nesmí zastavit a stát na vyhrazeném parkovišti déle než tři minuty. Přestupky podle tohoto zákona projednává obecní úřad obce s rozšířenou působností podle působnosti stanovené v § 124 odst. 5 písm. k) téhož zákona. § 27 odst. 5 téhož zákona dále říká, že o odstranění vozidla, které neoprávněně stojí na vyhrazeném parkovišti, rozhodne policista nebo strážník obecní policie a vozidlo se odstraní na náklad jeho provozovatele.

³¹ K naplnění podmínek diskriminace ve vztahu k různé ceně parkovacích karet se vyslovil Nejvyšší správní soud ve věci č.j. 9 Ao 8/2011-68, který takový stav ve vztahu k osobám s trvalým bydlištěm v dané obci nepovažoval za diskriminační, přičemž tento postup potvrdil v následném přezkumu i Ústavní soud v rozhodnutí sp. zn. III. ÚS 1328/12.

Hlavní body postupu při zavedení zvýhodnění lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel formou vyhrazeného stání



Návrh opatření obecné povahy (OOP) na místní úpravu provozu zvýhodňující parkování lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel může podat obec, ve které má být tato úprava provedena. Postačí obecná žádost s uvedením důvodů, pro které obec požaduje provedení takové úpravy.

Návrh OOP doručí správní orgán (obecní úřad obce s rozšířenou působností) po projednání s dotčenými orgány (Policie ČR) veřejnou vyhláškou podle § 25 správního řádu, kterou vyvěsí na své úřední desce. Současně vyzve dotčené osoby, aby k návrhu opatření podávaly připomínky nebo námítky. Návrh však nezveřejňuje na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se má opatření obecné povahy týkat, s výjimkou případů, kdy se návrh na stanovení místní úpravy provozu buď přímo týká regulace provozu v zastavěném území dotčené obce, nebo může-li stanovením dojít ke zvýšení hustoty provozu v zastavěném území dotčené obce (např. z důvodu objíždění úseků s omezeným parkováním a parkování mimo tyto úseky).

Návrh opatření obecné povahy musí být takto zveřejněn nejméně po dobu 15 dnů a teprve uplynutím této doby je akt zveřejnění návrhu formálně dokonán.

Veřejné projednání návrhu OOP není povinné, což nevylučuje, aby správní orgán sám určil, že veřejné projednání návrhu proběhne.

Vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být OOP přímo dotčeny, nebo, určí-li tak správní orgán, i jiné osoby, jejichž oprávněné zájmy mohou být OOP přímo dotčeny, mohou podat proti návrhu OOP písemné odůvodněné námítky ke správnímu orgánu ve lhůtě 30 dnů ode dne jeho zveřejnění. Lhůta pro

námítky začne běžet dnem následujícím po patnáctém dni vyvěšení návrhu opatření obecné povahy na úřední desce. Pokud je svoláno ústní jednání, lze námítky uplatnit v rámci ústního jednání. Zmeškání nelze prominout.

O námítkách rozhoduje správní orgán, který OOP vydává. Jestliže by vyřízení námítky vedlo k řešení, které přímo ovlivní oprávněné zájmy některé osoby jiným způsobem než návrh OOP, a není-li změna zjevně též v její prospěch, zjistí správní orgán její stanovisko. Rozhodnutí o námítkách, které musí obsahovat vlastní odůvodnění, se uvede jako součást odůvodnění OOP. Proti rozhodnutí o námítkách se nelze odvolat ani podat rozklad. Pozdější změna nebo zrušení pravomocného rozhodnutí o námítkách může být důvodem změny OOP.

Schválené OOP se zveřejní stejným způsobem jako jeho návrh, tj. na úřední desce správního orgánu, který je vydává, a dále na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž zastavěného území se OOP přímo týká, nebo může-li stanovením dojít ke zvýšení hustoty provozu v zastavěném území dotčené obce. Proti OOP nelze podat opravný prostředek.

OOP nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky. Hrozí-li vážná újma veřejnému zájmu, může opatření obecné povahy nabýt účinnosti již dnem vyvěšení. Do OOP a jeho odůvodnění může každý nahlédnout u správního orgánu, který opatření obecné povahy vydal.

11. Obecně k dopravnímu značení³²

Veškeré dopravní značení, kterým jsou vyznačena místa pro parkování nebo dobíjení lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel, musí být provedeno v souladu s platnými právními předpisy a relevantními normami. Jedná se zejména o následující:

- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích,
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky a
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení.

12. Parkovací zóny – typické řešení (nikoliv standardizované)

Parkovací zón musí být značena svislým dopravním značením IP 12 – vyhrazené parkoviště, nebo IP 13c – parkoviště s parkovacím automatem a případně doplněna dodatkovou tabulkou specifikující pravidla užívání zóny, například její provozní dobu. Značky IP 12 ani IP 13c nemusí být doplněny vodorovnou dopravní značkou.



IP 12 – Vyhrazené parkoviště



IP 13c – Parkoviště s parkovacím automatem

³² Ve smyslu rozhodnutí Nejvyššího správního soudu č.j. 2 Ao 3/2008 má rozhodnutí o instalaci dopravního značení formu opatření obecné povahy a vztahují se na ně stejné podmínky jako opatření obecné povahy ve formě nařízení obce o zavedení zón placeného stání.

13 Varianty označování dobíjecího místa

Níže uvedená tabulka obsahuje přehled variant označování dobíjecích stanic.

Popis varianty	Podmínky/možnosti použití daného značení	Možnost odtahu vozidla
<p>Využití svislé dopravní značky č. IP 11a „Parkoviště“ spolu dodatkovou tabulkou č. E 13 „Text nebo symbol“ (POUZE DOBÍJENÍ) doplněnými vodorovnými dopravními značkami řady V 10 a vodorovnou dopravní značkou č. V 15 „Nápis na vozovce“.</p>		NE
<p>Využití svislé dopravní značky č. IP 12 „Vyhrazené parkoviště“ s vodorovnou dopravní značkou</p>	Tato forma označení podléhá povolení silničního správního úřadu	ANO
<p>Využití svislé dopravní značky č. B 28 „Zákaz zastavení“ s dodatkovou tabulkou č. E 13 „Text nebo symbol“ (MIMO DOBÍJENÍ) s určeným symbolem č. 211 „Elektromobil“.</p>	Využití pro místa, kde nelze použít předchozí varianty (např. stavebně neohrazené plochy nebo plochy, kde není možné realizovat vodorovné dopravní značení	NE

13. Vyhrazené parkoviště pro elektromobily

Vyhrazená parkovací stání pro elektromobily je nutné vždy označit svislým dopravním značením IP 12 a dodatkovou tabulkou E 13 se symbolem 211 (elektromobil). Jednotlivá parkovací stání pro elektromobily je taktéž vhodné označit vodorovným dopravním značením V10e. Užití dopravního značení je nutné stanovit postupem podle §77 zákona 361/2000.



IP 12 – Vyhrazené parkoviště

Dodatková tabulka E 13 se symbolem 211 – elektromobil

Vodorovné značení V 10e – Vyhrazené parkoviště

Při návrhu umístění parkovacích stání na vyhrazená stání pro elektromobily je nutné dodržovat platné legislativní předpisy, zvláště pak normy

- ČSN 63 6110 a
- ČSN 73 6056.

14. Závěr

Stávající legislativa dává obcím dostatečné možnosti pro zvýhodnění parkování lokálně bezemisních a nízkoemisních vozidel, a to jak vyčleněním konkrétních parkovacích míst výlučně pro tato vozidla, tak i možností cenového zvýhodnění při jejich parkování v zónách placeného stání a v parkovacích zónách. Současně již existuje zkušenost z velkých měst s praktickým uplatněním takového zvýhodnění. Tento materiál dává obcím obecný návod na způsob, jakým takové zvýhodnění zavést, a současně uvádí legislativní mantinely pro tuto aktivitu.

Z hlediska dalších legislativních prací se z pohledu praxe jeví jako zásadní a potřebné upravit jasně parkování na „hybridních“ místech, která slouží jak pro parkování, tak současně pro dobíjení. To se týká zejména plánovaného rozvoje dobíjecí infrastruktury, kdy na běžných ulicích a ostatních místních komunikacích, které v současnosti slouží pro běžné parkování, vyrostou dobíjecí infrastruktura (např. v rámci veřejného osvětlení), a bude třeba veřejnoprávní regulace, aby na dobíjecích místech parkovala bezplatně nebo v rámci úhrady za dobíjení pouze právě dobíjená auta a parkování ostatních vozidel na těchto místech bylo cenově regulováno.