8. 12. 2015

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Parkovací zóny

Jezdíte-li pravidelně osobním automobilem, či jiným podobným dopravním prostředkem, jistě se často a na mnoha místech setkáváte s různými druhy parkovacích zón. Nikoho nepřekvapí jejich existence ve větších městech. Třeba Prahu si bez nich dokáže představit asi jen málokdo. S parkovacími zónami se ale stále častěji lze setkat i v menších městech či na vesnicích, kde by bylo možné pochybovat o jejich smyslu. Předmětem tohoto příspěvku je analýza parkovacích zón, tedy zejména toho, co je třeba po právní stránce k jejich vzniku, za jakých podmínek vůbec mohou existovat a jak se případně bránit jejich existenci.

Mališ Nevrkla Legal
Advokátní kancelář / Attorneys At Law

Právní zakotvení parkovacích zón

Základní východisko pro to, aby obec mohla na svém území zavést parkovací zóny, lze nalézt v § 23 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích („**ZPK**“). Podle tohoto právního předpisu platí, že obec může **nařízením** vymezit na svém území určité oblasti, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určité úseky užít za sjednanou cenu v souladu s cenovými předpisy:

- a) k stání silničního motorového vozidla na omezenou dobu (nejdéle 24 hodin),
- b) k odstavení nákladního vozidla za účelem celního odbavení a
- c) k státní silničního motorového vozidla provozovaného fyzickou nebo právnickou osobou za účelem jejich podnikání v místě jejich provozovny nebo sídla a k stání silničního motorového vozidla provozovaného fyzickou osobou, pokud má v části obce své bydliště nebo tam vlastní nemovitost.

Rovněž platí důležitý předpoklad, že výše uvedeným nesmí být ohrožena bezpečnost a plynulost silničního provozu, ani jiný veřejný zájem.

Dále se budu zabývat jen výše uvedenými písmeny a) a c). V prvém případě zákon stanovuje možnost zřídit tzv. **zóny placeného stání**, tedy takové, ve kterých každý může stát po zaplacení peněžní částky. Druhý případ se týká tzv. **rezidentských zón**, tedy zjednodušeně řečeno těch, ve kterých mohou stát jen osoby s trvalým bydlištěm v daném místě (rezidenti) a podnikatelé, kteří zde podnikají nebo osoby zde vlastnící nemovitost (abonenti).

Pro úplnost dodávám, že nařízení obce dle § 102 odst. 2 písm. d) zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, vydává rada obce (v Praze Rada hlavního města Prahy dle § 68 odst. 4 zákona 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze). Ke své platnosti musí být nařízení vyhlášeno na úřední desce obce, jak uvádí § 12 odst. 1 zákona o obcích. Účinnost nařízení pak zpravidla nastává patnáctým dnem po vyhlášení (odst. 2 citovaného ustanovení). V Praze to platí obdobně dle § 45 zákona o hlavním městě Praze.

Dopravní značení parkovacích zón

Ustanovení § 23 odst. odst. 2 ZPK stanovuje, že úseky pozemní komunikace určené (v nařízení obce) jako parkovací zóny, musí být dále označeny příslušnou dopravní značkou dle zvláštního právního předpisu. Tím je v daném případě zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích („**ZPPK**"), vycházet je ale také nutné z navazujících právních předpisů. ZPPK z hlediska úpravy provozu na pozemních komunikacích rozlišuje úpravu obecnou (regulovanou zákonem), dále úpravu místní a přechodnou, které jsou regulovány dopravními značkami, dopravními signály atp. Důležité je pak pravidlo, podle kterého platí, že **místní úprava má přednost před obecnou** a úprava přechodná má přednost před úpravou místní i obecnou (§ 76 odst. 1 ZPPK). Východisko k úpravě dopravních značek je v § 62 ZPPK, který rozlišuje vodorovné a svislé dopravní značky, které pak dále dělí. Svislé dopravní značky na stálé, proměnné a přenosné. Vodorovné dopravní značky na stálé a přechodné. Dle § 76 odst. 2 ZPPK platí, že **svislé dopravní značky** (až na výjimky uvedené v odst. 7 cit. ustanovení) jsou **nadřazeny vodorovným dopravním značkám**.

K stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích je dle § 77 odst. 1 písm. c) ZPPK na silnicích II. a III. třídy a na místních komunikacích (posledně jmenovaných komunikací se bude týkat úprava parkovacích zón, neboť § 23 ZPK umožňuje obcím zavést regulaci právě a jen na místních komunikacích) oprávněn **obecní úřad obce s rozšířenou působností**, který k tomu potřebuje písemné vyjádření příslušného orgánu policie. Konkrétní podobu příslušných dopravních značek obsahuje vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. Vyznačení parkovací zóny dopravními značkami je tedy kromě jejich zakotvení v příslušném nařízení **nezbytným předpokladem jejich existence**.

Sankce za stání v zóně

Zastavit a stát nesmí řidič mimo mnoha jiných případů také na místě, které není vyhrazeno pro něj. Tak ukládá § 25 odst. 1 písm. o) ZPPK. V případě, že řidič neomezí ani neohrozí ostatní účastníky silničního provozu a pokud neomezí řidiče vozidel, pro než je parkovací míso vyhrazeno, pak může řidič zastavit a stát i v parkovací zóně, která pro něj není vyhrazena. To ale **maximálně po dobu tří minut**.

Pokud výše uvedené nebude řidič respektovat, je možné za spáchaný přestupek udělit pokutu v rozmezí částek 1.500,- Kč až 2.500,- Kč dle § 125c odst. 4 písm. f) ZPPK v návaznosti na § 125c odst. 1 písm. k) ZPPK. V blokovém řízení je maximální výše pokuty 2.000,- Kč.

Neoprávněné zastavení a stání může být také stíháno (a v praxi takto daná věc často končí) jako správní delikt provozovatele vozidla podle § 125f ZPPK.

K nutnosti zřizovat parkovací zóny

O tom, jakým způsobem lze zřídit parkovací zónu (placeného stání i rezidentskou), jakým způsobem ji vyznačit na pozemní komunikaci a co hrozí řidiči a potažmo provozovateli vozidla, který se dostanou do rozporu se zákonem, pojednává předchozí text. V této části bych se rád zamyslel nad tím, zda je skutečně vždy vhodné parkovací zóny zřizovat a jakým způsobem se mohou nejen řidiči bránit jejich existenci.

Tak například v Praze v současné době existují parkovací zóny v pěti městských částech a v blízké době se počítá s jejich poměrně značným rozšířením[1]. Parkovací zóny jsou ale, jak jsem již uvedl v úvodu, stále častěji zaváděny i v menších městech či dokonce na některých vsích. V každé turisticky alespoň trochu exponovanější oblasti je dnes již běžné, že za zaparkování vozidla je nutné zaplatit a

prakticky v těchto místech neexistuje možnost zastavit své vozidlo bezplatně. Účelem parkovacích zón ale nemá být zajištění dostatečného příjmu obcím, k čemu (jak se domnívám) často dochází, nýbrž **organizování dopravy**, jak uvádí § 23 odst. 1 ZPK. Tento právní předpis navíc stanoví, že zavedením parkovací zóny nesmí být ohrožena **bezpečnost** a **plynulost** provozu na pozemních komunikacích a **jiný veřejný zájem**. Těžko si asi lze představit, že by zavedením parkovací zóny byla narušena bezpečnost provozu, stejně tak jeho plynulost. Když naopak zóna nejspíš přispěje k zlepšení obou uvedených faktorů, jelikož část řidičů odradí k vjezdu do určitých oblastí. Je třeba se zabývat již uvedeným jiným veřejným zájmem a také skutečností, že zóny často vůbec nemusí cílit na organizaci dopravy, i když se tak navenek tváří.

V této souvislosti bylo vyvinuto úsilí, jehož cílem mělo být zrušení nařízení hl. m. Prahy č. 11/2007 Sb. hl. m. Prahy („**pražské nařízení**"), které zakotvuje parkovacích zóny na území hlavního města. Ústavní stížnost 41 poslanců Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky z roku 2008 byla však neúspěšná. Důvodem bylo, že **nařízení zřizující parkovací zóny nelze považovat za právní předpis**, ale za opatření obecné povahy. K jeho zrušení tedy Ústavní soud není povolán a věcí se tudíž nijak po meritorní stránce nezabýval[2]. V této věci je naopak podle § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního („**SŘS**") ve spojení s § 7 odst. 1 SŘS, příslušný krajský soud, který má možnost příslušné nařízení ze zákonem stanovených důvodů zrušit.

Ohledně dané problematiky také již rozhodoval Nejvyšší správní soud, a to o zrušení pražského nařízení v kauze spis. zn. 9 Ao 8/2011. Jedním ze stěžejních argumentů navrhovatele byl fakt, že pražské nařízení mělo zpoplatněním velké části území města ohrozit veřejný zájem. Ten měl spočívat v možnosti obyvatel pohybovat se vozem po území obce, resp. zde i volně zastavit. K tomu NSS v rozhodnutí v uvedené věci ze dne 30. ledna 2012 konstatoval, že tento zájem není ohrožen, jen určitým způsobem omezen. Navíc soud dodal, že daný zájem považuje především za zájem soukromý, který bez dalšího nelze považovat za zájem veřejný. Pohybovat se vozem po obci a volně (kdekoliv) zastavit tak nelze považovat za veřejný zájem sám o sobě. Uvedené snahy tedy přišly vniveč. Lze ovšem očekávat další iniciativu právě s již zmiňovaným rozšířením parkovacích zón na území Prahy, které se dotkne mnohem většího počtu osob.

Je vysoce pravděpodobné, že parkovacích zón bude v budoucnu přibývat. Roste počet automobilů a počet volných prostor není neomezený, tím spíše ne ve městech. Parkovací zóny skutečně mohou přispět ke zlepšení dopravní situace v centrech (velkých) měst, mohou motivovat lidi k využívání hromadné dopravy a celkově je přinutit více přemýšlet o tom, zda je nutné jezdit pouze autem a nevyužít jiné způsoby přepravy. Mohou také zajistit rezidentům nebo abonentům, aby vůbec zaparkovat mohli. K užití zón by ale mělo docházet **jen v situacích, kde skutečně budou sloužit k regulaci (organizování) dopravy** a pokud zároveň neohrozí veřejný zájem, kterým je mimo jiné bezpečnost a plynulost dopravy, jak to předpokládá zákon. Osobně se domnívám, že existuje celá řada míst, kde bychom se lépe obešli bez parkovacích zón, ať už v jakékoliv podobě. Znemožněním stání v centrech měst spolu s jinými opatřeními sice může přinést vylepšení dopravní situace, na druhou stranu odradí velkou část lidí k vjezdu do těchto míst, a to jakýmkoliv způsobem, na což doplatí zejména místní podnikatelé a v konečném důsledku i obyvatelé.

K zavádění placeného stání dochází také velmi často i v turistických centrech. Zde lze dle mého názoru vidět snahu zavést parkovací zóny za účelem vylepšení ekonomické situace dané obce. Ta vynakládá prostředky na vybudování parkovišť a poskytuje turistům mnohé jiné služby, což jistě stojí nemalé finanční prostředky. Je pak ale daná parkovací zóna opravdu vybudována za účelem organizování dopravy, jak to vyžaduje zákon? Není pak spíše jen dalším příjmem obecní pokladny?

Ondřej Šudoma,
právní asistent

Mališ Nevrkla Legal, advokátní kancelář, s. r. o.

Longin Business Center
Na Rybníčku 1329/5
120 00 Praha 2

Tel.: +420 296 368 350
Fax: +420 296 368 351
e-mail: law.office@mn-legal.eu

---
[1] K tomu více např. článek Modré zóny zůstávají prázdné, změnit se to ale má až za dva roky - dispozici >>> zde nebo článek Nové parkovací zóny se začnou v Praze testovat v Dejvicích a na Újezdu, k dispozici >>> zde.
[2] K tomu viz rozhodnutí ve věci spis. zn. Pl. ÚS 14/08 ze dne 18. listopadu 2010.

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů , judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- Sdílení elektřiny v obecních projektech, změny po 1.8.2026 a zapojení bateriových úložišť
- Jak naložit s „oznámením“ přestupku soukromých osob? A je to vlastně oznámením ve smyslu zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich?
- Systémová podjatost ve správním řízení aneb požadavek na překročení nadkritické míry rizika systémové podjatosti
- Bezpilotní systémy vlastní konstrukce v kategorii Specific: regulatorní požadavky a praktické aspekty
- Pacht závodu a zákaz přenechání věci třetí osobě
- Digitální důkazy z webu v soudním řízení: jak doložit, co bylo online zveřejněno?
- Nepravomocné povolení stavby a změna územního plánu
- Letiště a letecké stavby
- Nejvyšší správní soud vymezuje nové hranice zneužití práva u běžných nákladů na reklamu
- Limity dohledu nad výkonem znalecké činnosti
- Stavebníci získávají od roku 2026 silnější pozici v soudních sporech o povolení stavby