

Změna právní formy
Technické správy komunikací hlavního města Prahy
(věcný, právní a ekonomický rozbor)

- A. Rozbor věcné stránky Technické správy komunikací hlavního města Prahy
- B. Právní a ekonomický rozbor Technické správy komunikací hlavního města Prahy



Zpracoval: Euro-Trend, s.r.o.

únor 2002

EURO-TREND, spol. s r.o.
U DEMARTINKY 1
150 00 PRAHA 5

A. Rozbor věcné stránky Technické správy komunikací hlavního města Prahy

I. Úvod	4
II. Správa pozemních komunikací	5
1. Majetek města	5
2. Veřejné prostranství	6
3. Pozemní komunikace	7
4. Kategorie pozemních komunikací	9
5. Vlastnictví pozemních komunikací na území města	12
III. Nakládání s majetkem	17
1. Majetek svěřený TSK	17
2. Samospráva	17
3. Státní správa	23
IV. Užívání pozemních komunikací	26
1. Obecné užívání	26
2. Zvláštní užívání	27
3. Sjízdnost a schůdnost	28
V. Péče o pozemní komunikace	30
VI. Závěry a doporučení	33

B. Právní a ekonomický rozbor Technické správy komunikací hl. m. Prahy

I. Úvod	3
1. Zřízení TSK hl. m. Prahy	3
2. Předmět činnosti TSK	3
3. Organizační struktura TSK	4
II. Vývoj hospodaření v TSK za roky 1998 – 2000	5
III. Správa majetku a příspěvkové organizace	17
1. Právní úprava příspěvkových organizací před a po 1.1. 2001	17
2. Vlastnické právo a příspěvkové organizace	18
3. Majetek a správa majetku v příspěvkových a státních organizacích	20
4. Svěřený majetek a účetnictví	22
5. Obecné, ekonomické a daňové důvody pro změnu právní formy	23
IV. Změna právní formy	25
1. Varianty řešení	25
2. Akciová společnost	27
3. Způsoby převodu majetku	30
4. Přínos změny právní formy	33
5. Rozhodovací kritéria	33
V. Prodej podniku	35
1. Právní úprava prodeje podniku v ČR	35
2. Smlouva o prodeji podniku	36
3. Cena podniku a přechod vlastnického práva	39
4. Odpovědnost za vady	41
5. Prodej části podniku	42
6. Zákonná omezení (povinnosti) při prodeji podniku	42
7. Hlavní znaky prodeje a koupě v účetnictví	44
8. Daně a prodej podniku	52
VI. Závěr	60

I. Úvod

1. Zřízení Technické správy komunikací hl. m. Prahy

TSK vznikla k 1. 1. 1967. TSK hl. m. Prahy jako příspěvková organizace byla zřízena dne 29. června 1989 za účelem obstarání činností spojených s fungováním obce (města). S účinností od 1. 1. 2001 platí zákon č. 250/2000 Sb. o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, který ve svém ustanovení § 27 stanovuje povinnosti příspěvkové organizace a jeho zřizovatele. V souladu s tímto zákonem bylo na základě Usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 30/41 ze dne 31. 5. 2001 vydáno úplné znění zřizovací listiny.

K zabezpečení činností spojených s fungováním obce Hlavní město Praha „svěřuje“ majetek ve vlastnictví hl. m. Prahy příspěvkové organizaci.

Tento majetek měl ke dni 31. 12. 1999 účetní hodnotu celkem **52 601 187,43** a tvoří jej:

1.1. Hmotný investiční majetek o hodnotě	51 037 932,13 Kč
z toho - přístroje a zařízení	32 998 409,07 Kč
- dopravní prostředky	14 168 838,10 Kč
- drobný hmotný investiční majetek	3 870 684,96 Kč

1.2. nehmotný investiční majetek – software o hodnotě	1 563 255,30 Kč
--	------------------------

Majetková práva jsou vymezena v čl. VI. Zřizovací listiny, kterým má TSK hl. m. Prahy při hospodaření s majetkem uvedeným ve zřizovací listině i s majetkem následně nabytým **práva a povinnosti vlastníka:**

- a) majetek držet a užívat
- b) nakládat s majetkem v rámci předmětu činnosti vymezeného touto zřizovací listinou
- c) pečovat o ochranu majetku
- d) zajistit efektivní a ekonomicky účelné využití majetku včetně jeho správy, údržby a obnovy
- e) vést účetní, technickou a majetkovou evidenci
- f) uzavírat nájemní smlouvy a smlouvy o výpůjčce majetku svěřeného organizaci do správy a to na dobu určitou do jednoho roku nebo na dobu neurčitou s výpovědní lhůtou do jednoho roku, bez omezení výpovědních důvodů.

2. Předmět činnosti TSK

Předmětem činnosti TSK je:

- rozvoj, výstavba, správa, údržba a opravy pozemních komunikací, jejich součástí a příslušenství včetně pozemků a dalšího nemovitého majetku na území hlavního města Prahy.

TSK uskutečňuje rovněž doplňkovou činnost a tou je:

1. správní, inženýrská, konzultační a projektová činnost v oblasti správy a výstavby dopravních systémů a staveb
2. tvorba a prodej programových produktů a dat souvisejících s činností organizace
3. hodnocení stavu a provedení dopravních staveb silniční laboratoří
4. kontrola jakosti přípravy a realizace a posuzování bezpečnosti staveb souvisejících s dopravou
5. poskytování služeb v oblasti čištění, stavební a zimní údržby, dopravního značení a havarijních zásahů souvisejících s pozemními komunikacemi
6. nákup, prodej a pronájem věcí souvisejících s činností organizace
7. provozování zastávek a nádraží včetně terminálů autobusové dopravy, parkovacích míst, parkovišť, hromadných garáží apod., včetně správy a provozu objektů, informačních a navigačních systémů a zařízení pro poskytování služeb veřejnosti
8. zajišťování podkladů souvisejících se zvláštním užíváním nebo pronajímáním pozemních komunikací, jejich součástí a příslušenství včetně pozemků
9. provádění kontrolního vážení a odtahů silničních a jiných vozidel a likvidace jejich vraků, popř. odstraňování dalších věcí z pozemních komunikací včetně jejich čištění

3. Organizační struktura TSK

Příspěvková organizace Technická správa komunikací hl. m. Prahy je rozdělena na šest úseků:

- úsek správního náměstka
- úsek technicko-investičního náměstka
- úsek ekonomicko-obchodního náměstka
- úsek náměstka pro informatiku
- úsek provozně-správního náměstka
- úsek manažera jakosti

II. Správa pozemních komunikací

1. Majetek města

Hlavní město Praha má vlastní majetek, což vyplývá ze současného znění § 1 odst. 2 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze. Tento majetek je tvořen věcmi movitými i nemovitými a hlavní město Praha jej může, jako kterákoliv jiná právnická osoba, nabývat těmito způsoby:

- a) kupní, darovací nebo jinou smlouvou (nabývání majetku tzv. vlastní činností, vlastním hospodařením),
- b) dědictvím,
- c) rozhodnutím státního orgánu,
- d) základě jiných skutečností stanovených v zákoně.



Nabývání majetku na základě kupní, darovací nebo jiné smlouvy je nejčastějším způsobem, jak se věci z vlastnictví jiných osob (fyzických nebo soukromých či veřejných právnických) dostávají do vlastnictví hlavního města Prahy. Pokud jde o nabývání věcí movitých, přísluší toto rozhodování Radě hlavního města Prahy, u věcí nemovitých (např. místní komunikace vybudované v rámci bytové výstavby) pak Zastupitelstvu hlavního města Prahy.

K nabytí majetku rozhodnutím státního orgánu dochází např. rozhodnutím Ministerstva financí podle § 5 zákona č. 172/1991 Sb., o přechodu některých věcí z majetku České republiky do vlastnictví obcí (věci z vlastnictví ČR, k nimž ke dni účinnosti tohoto zákona příslušelo právo hospodaření organizacím, jestliže na hlavní město Prahu nebo městskou část přešla funkce jejich zakladatele nebo pravomoc zřizovat, řídit a zrušovat tyto organizace pokud nepřecházejí do vlastnictví obcí přímo na základě tohoto zákona), rozhodnutím příslušného ústředního správního úřadu podle § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 157/2000 Sb., o přechodu některých věcí, práv a závazků z majetku České republiky do majetku krajů (věci, se kterými ke dni rozhodnutí tohoto úřadu byly oprávněny hospodařit státní příspěvkové organizace a organizační složky státu uvedené v příloze č. 1 tohoto zákona – např. z Ministerstva dopravy a spojů přecházejí věci, se kterými byly oprávněny hospodařit Správa a údržba silnic Benešov, Kutná Hora...).

Jinými skutečnostmi stanovenými v zákoně, na jejichž základě může hlavní město Praha nabývat věci do svého vlastnictví, je např. přechod věcí z vlastnictví ČR do vlastnictví hlavního města Prahy jako obce podle § 2, 2a a 3 zákona č. 172/1991 Sb., o přechodu některých věcí z majetku České republiky do vlastnictví obcí. Těmito věcmi jsou např. nezastavěné pozemky, pozemky zastavěné stavbami ve vlastnictví fyzických osob, stavby s pozemky tvořícími se stavbou jeden funkční celek a pozemky zastavěné stavbami účelových komunikací, včetně těchto komunikací (pokud tyto komunikace byly v období od 1. 1. 1945 do 24. 5. 1991 vybudovány na pozemcích, které hlavní město Praha, nebo obce později k hlavnímu městu Praze připojené, vlastnily ke dni 31. 12. 1949, nebo přecházejí na hlavní město Prahu podle tohoto zákona, a jsou ke dni 1. 1. 2000 ve vlastnictví České republiky), které hlavní město Praha, nebo obce později k němu připojené, vlastnily ke dni 31. 12. 1949, pokud jsou ve vlastnictví ČR. Majetek, který přímo ze zákona č. 172/1991 Sb. přechází z vlastnictví ČR do vlastnictví hlavního města Prahy, bývá často označován jako tzv. historický majetek, což vyjadřuje skutečnost, že tento majetek mnohdy hlavní město Praha vlastnilo ještě před zrušením obcí k 31. 12. 1949.

Vzhledem k tomu, že podle § 1 odst. 1 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, je hlavní město Praha obcí i krajem a podle § 1 odst. 2 v souvislosti s § 19 odst. 1 téhož zákona, je v hlavním městě Praze veškerý majetek obce a kraje majetkem hlavního města Prahy, veškeré silnice II. a III. třídy a místní komunikace jsou ze zákona ve vlastnictví hlavního města Prahy. Naopak na základě zákona č. 132/2000 Sb. je vlastníkem dálnic a silnic I. třídy stát. Faktický převod a správu těchto majetků bude zřejmě třeba s Ministerstvem dopravy a spojů i se Středočeským krajem ještě dořešit. Ministerstvo dopravy a spojů může smluvně převést výkon některých vlastnických práv ve věcech silnic I. třídy na organizace správců, jejichž zřizovatelem jsou kraje, za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy.

2. Veřejné prostranství

Město je vlastníkem rozsáhlého majetku, který lze v zásadě členit na majetek „komerčního“ charakteru a majetek sloužící ve veřejném zájmu k zajištění funkcí města. Typickým příkladem majetku nezbytného pro zajištění svobodného pohybu obyvatel města a propojení jeho funkcí je veřejné prostranství. To je vymezeno z různých pohledů v řadě právních předpisů.

Nejpoužívanější definicí veřejného prostranství je definice uvedená v § 4 odst. 1 zákona č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, podle níž se veřejných prostranstvím rozumí zejména náměstí, tržiště, silnice, místní komunikace, parky a veřejná zeleň, jakož i další prostory přístupné každému bez omezení.

Z obdobného vymezení pojmu veřejné prostranství vychází i zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), podle něhož jsou veřejným prostranstvím všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.

Další definici pojmu veřejné prostranství můžeme nalézt v § 18 zákona č. 84/1990 Sb., o právu shromažďovacím. Veřejným prostranstvím se pro účely tohoto zákona rozumí

pozemní komunikace (s výjimkou neveřejných účelových komunikací), jako náměstí, třídy a ulice, jakož i další prostory pod širým nebem přístupné každému bez omezení.

Veškeré výše uvedené definice vymezují veřejné prostranství bez ohledu na jeho vlastnictví, tj. zahrnují do obsahu tohoto pojmu i majetek ve vlastnictví soukromém. V poslední době se však začíná prosazovat názor, že veřejným prostranstvím by měl být pouze majetek ve veřejném vlastnictví, tj. ve vlastnictví státu, krajů nebo obcí. Z tohoto právního názoru vycházel i návrh nového zákona o obecních daních, který však nebyl Parlamentem z jiných důvodů schválen.

Nejvýznamnějším představitelem veřejného prostranství je veřejná zeleň a zejména pozemní komunikace. Město je nuceno s tímto majetkem řádně hospodařit, přičemž jeho charakteristickým znakem jsou vysoké náklady na péči o něj. Případné příjmy zdaleka nepokrývají tyto náklady. Naopak komerční využívání veřejného prostranství by správně mělo být minimalizováno, protože vede většinou k omezování jeho veřejného charakteru. Současně je třeba si uvědomit, že obyvatelé i návštěvníci města jsou denně uživateli tohoto prostranství a podle jeho stavu hodnotí úroveň činností orgánů města. Z tohoto hlediska je proto správná forma organizace nakládání s tímto majetkem významným problémem jak ekonomicky, tak i politicky.

3. Pozemní komunikace

Dopravní problematika je řešena řadou právních předpisů. Jedná se např. o zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a jeho prováděcí předpisy (vyhlášky č. 30/2001 Sb., 31/2001 Sb. a 32/2001 Sb.), zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a další. Celá problematika, která je předmětem tohoto rozboru, je však shrnuta pouze do jediného zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) a jeho prováděcího předpisu vyhlášky č. 104/1997 Sb., ve znění vyhlášky č. 355/2000 Sb. (dále jen „vyhláška“). Zákon upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy příslušnými silničními správními úřady. Vymezuje následující práva a povinnosti vlastníka (správce):

- a) § 3 – změna kategorie na základě smlouvy s vlastníkem
- b) § 7 – vlastnictví účelové komunikace
- c) § 9 – vlastnictví pozemní komunikace, převod práv, péče o pozemní komunikaci
- d) § 10 – souhlas vlastníka s připojením
- e) § 11 – vlastnictví silničního pomocného pozemku
- f) § 14 – vlastnictví vedení
- g) § 15 – oprávnění vlastníka kácet dřeviny
- h) § 17 – zřízení věcného břemene
- i) § 19 – likvidace vraku vlastníkem
- j) § 22 – osvobození správce od poplatku za užívání dálnice a rychlostní silnice
- k) § 24 – projednání uzavírky nebo objížďky
- l) § 25 – souhlas vlastníka se zvláštním užíváním, odstraňování nepovolené věci
- m) § 27 – odpovědnost za závady ve sjízdnosti a schůdnosti
- n) § 28 – odstraňování škod a náhrada vlastníkov
- o) § 29 – projednání umístění a odstraňování pevných překážek

- p) §31 – oprávnění k umístění reklamních zařízení
- q) §34 – právo vstupu na sousední pozemky
- r) §36 – práva vlastníka při křížení s vedením
- s) §37 – práva vlastníka při křížení s dráhami
- t) §38 – práva vlastníka při rušení a velkých stavbách
- u) §38a-zajištění kontrolního vážení
- v) §39 – práva vlastníka při mimořádné změně dopravního významu
- w) §41 – dozor nad plněním povinností vlastníka
- x) §42 – sankce pro vlastníka

Vyhláška vymezuje následující práva a povinnosti vlastníka (správce):

- a) § 2 – označování komunikací
- b) § 5 – rozsah a způsob vedení pasportu
- c) § 6 – zajištění prohlídek
- d) § 7 – zajištění hlavních a mimořádných prohlídek
- e) § 8 – zajištění prohlídek mostních objektů
- f) § 9 – údržba a opravy pozemních komunikací
- g) §10 – údržba a oprava mostů
- h) §12 – souhlas vlastníka s připojením
- i) §31 – stanovení zatížitelnosti mostů
- j) §41 – zimní údržba
- k) §45 – zajištění zimní údržby
- l) §47 – náklady na kontrolní vážení

Pokud je v zákoně nebo v prováděcím předpise zmínka o správci, je třeba ji vnímat spíše jako relikt z předcházejících právních úprav, případně pozitivně tak, že i zákon předjímá, že tento majetek bude za některými účely svěřen vlastníkem do správy. Tomuto výkladu nebrání ani skutečnost, že od 1. 1. 2001 je pouze Ministerstvo dopravy a spojů výslovně zákonem (§ 9 odst. 2) zmocněno, aby smluvně převedlo výkon některých vlastnických práv ve věcech silnic I. třídy na organizace správy a údržby silnic, jejichž zřizovatelem jsou kraje. Z dalších ustanovení zákona, jakož i prováděcích předpisů, je možno, ale i nutno dovodit, že stejné oprávnění mají i ostatní vlastníci pozemních komunikací, ač to v zákoně není výslovně uvedeno. Pokud by byl aplikován jiný výklad, mohlo by se stát, že některé povinnosti (např. povinnost správce vést pasport komunikací) by nemohly být vykonávány.

Obecně platí, že tak jako každý jiný majetek, mají pozemní komunikace svého vlastníka, na kterého se vztahují všechna práva a povinnosti plynoucí z obecně závazných právních předpisů. Speciální předpis, zákon o pozemních komunikacích, pouze upravuje některé odlišnosti ve vztahu k vlastníkovi ve veřejném zájmu a vymezuje rozsah uplatnění těchto zájmů cestou orgánů státní správy. Na rozdíl od jiné infrastruktury (inženýrské sítě, dráhy ...) je, vzhledem k obecnému charakteru užívání komunikací, nucen vlastník zajišťovat kromě péče o tento majetek i řadu činností souvisejících s jeho užíváním.

Protože se jedná o značný rozsah majetku a náročnou problematiku, která je neustále sledována veřejností, je účelné zmínit se o aplikaci některých ustanovení obou právních předpisů podrobněji.

4. Kategorie pozemních komunikací

Podle zákona o pozemních komunikacích se dělí komunikace na tyto kategorie:

- a) dálnice,
- b) silnice,
- c) místní komunikace,
- d) účelová komunikace.

Dojde-li ke změně dopravního významu nebo určení pozemní komunikace, rozhodne příslušný silniční správní úřad o změně kategorie. V případě, kdy změna kategorie pozemní komunikace vyžaduje změnu vlastnických vztahů k pozemní komunikaci, může příslušný silniční správní úřad vydat rozhodnutí o změně kategorie pouze na základě smlouvy o budoucí smlouvě o převodu vlastnického práva k dotčené pozemní komunikaci uzavřené mezi stávajícím vlastníkem a budoucím vlastníkem. Do doby převodu vlastnického práva k dotčené pozemní komunikaci vykonává všechna práva a povinnosti k této pozemní komunikaci její dosavadní vlastník.

Zákon vychází ze současného faktického stavu, avšak zdůrazňuje nutnost smluvního řešení vlastnických vztahů, takže změnu vlastnictví pozemní komunikace nelze vynutit. Přitom mezi změnou kategorie správním rozhodnutím a změnou vlastnických poměrů by neměla vznikat časová prodleva. Pokud by vznikla, pak dosavadní vlastník musí i nadále plnit svoje povinnosti pod sankcí. Převody vlastnictví ze státu na obce jsou bezúplatné. Při převodu dálnice nebo silnice z vlastnictví státu do vlastnictví kraje nebo obce v souvislosti se změnou kategorie pozemní komunikace podle § 3 odst. 3 se nepoužijí předpisy, vyžadující k převodům majetku státu na jiné osoby zvláštního souhlasu nebo výjimky.

K převodům pozemních komunikací od soukromých osob (fyzických i právnických) může dojít jak u nově budovaných komunikací, tak i u pozemních komunikací stávajících, tj. již existujících. U nově budovaných komunikací dochází ve většině případů k uzavření smlouvy o smlouvě budoucí (kupní, darovací...), která zaručuje, že po vybudování pozemní komunikace dojde k jejímu převodu z vlastnictví soukromé osoby do vlastnictví hlavního města Prahy, tj. k uzavření příslušné smlouvy (kupní, darovací...). Rozhodování o uzavření smlouvy o smlouvě budoucí nepatří mezi rozhodování, které je vyhrazeno Zastupitelstvu hlavního města Prahy, příp. městské části, proto o uzavření této smlouvy bude rozhodovat Rada hlavního města Prahy, příp. městské části. Rozhodování o konkrétním nabytí pozemní komunikace do vlastnictví hlavního města Prahy, však již je vyhrazeno Zastupitelstvu hlavního města Prahy, příp. městské části, proto o něm není oprávněn rozhodnout, pod sankcí neplatnosti tohoto právního úkonu od samého počátku, jiný orgán hlavního města Prahy, příp. městské části. U převodu stávajících pozemních komunikací bývá zpravidla uzavírána jen smlouva o převodu vlastnictví (kupní, darovací...). O uzavření této smlouvy rozhoduje Zastupitelstvu hlavního města Prahy, příp. městské části.

Cena vykupované pozemní komunikace je cena stanovená dohodou smluvních stran. Hlavní město Praha však při svém návrhu vychází z cen stanovených vyhláškou o oceňování majetku (vyhláška č. 279/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Při převodech pozemních komunikací z jedné kategorie do druhé dochází téměř vždy ke změně vlastnictví. Při převodech z vlastnictví státu do vlastnictví kraje nebo obce půjde

zřejmě vždy o bezplatný převod darovací smlouvou, v opačném směru by mělo jít o bezplatný převod tehdy, pokud místní komunikace byla vybudována ze státních a nikoliv z obecních prostředků. Ve všech ostatních případech (zejména tam, kde jednou stranou je právnická nebo fyzická osoba jako vlastník účelové komunikace) může jít jak o úplatný převod kupní smlouvou, tak i o bezúplatný převod smlouvou darovací. Je-li vlastník komunikace i vlastníkem pozemku, na němž je komunikace zřízena, je účelné převést současně i vlastnická práva k dotčenému pozemku. Pokud by nedošlo k jejich převodu, je nutno řešit takovou situaci formou zřízení věcného břemene k pozemku, na němž je pozemní komunikace zřízena (podrobněji je otázka věcných břemen upravena v samostatné kapitole). Při převodech z vlastnictví státu do vlastnictví obcí není podle § 44 odst. 2 zákona třeba žádat o souhlas.

V praxi mohou být dosti časté případy, kdy obec odmítne převzít do svého vlastnictví vyřazovanou silnici (popř. právnická nebo fyzická osoba vyřazovanou silnici nebo místní komunikaci). Důvodem takového odmítání je většinou obava z finančního zatížení nebo i věcného zajištění povinností vlastníka. K převzetí nelze pochopitelně ani obec ani soukromou osobu žádným právním způsobem přinutit, lze použít pouze tlaku s využitím ustanovení § 18 zákona, tj. poukazem na možnost fyzického zrušení vyřazované komunikace jako stavby.

Podobně je tomu při snaze soukromých osob o převod nově vybudovaných komunikací na město. Město musí vždy pečlivě vážit, je-li v jeho zájmu komunikaci převzít. Komunikaci lze totiž v některých případech ponechat ve vlastnictví soukromého stavebníka jako účelovou a nevynakládat tak nemalé prostředky na dlouhodobou péči o ni.

O tom, zda konkrétní pozemní komunikace je dálnicí, silnicí nebo místní komunikací, se rozhoduje ve správním řízení, přičemž příslušným silničním správním úřadem je pro dálnice a silnice Ministerstvo dopravy a spojů a pro místní komunikace obecní úřad (resp. Magistrát hlavního města Prahy nebo úřad městské části). Určení, dopravní význam a stavebně technické vybavení dotčené komunikace jsou kritérii pro toto rozhodnutí; samy o sobě však nemohou založit zařazení do jedné z uvedených kategorií. Současně je třeba zdůraznit, že o zařazení komunikace do kategorie účelové komunikace nerozhoduje příslušný silniční správní úřad. Každá komunikace je tedy v procesu výstavby chápána jako účelová, pokud není rozhodnuto jinak.

Zatímco u dálnic a silnic v minulosti nečinilo a ani v budoucnosti nebude činit potíže zjištění, zda konkrétní pozemní komunikace patří do jedné z těchto kategorií, u místních komunikací tomu bylo a zřejmě i bude naopak. Kromě nedostatku profesionality pochopitelně zejména u menších obcí to vyplývá především z nesrovnatelně větší věcné složitosti jednotlivých případů. Jde zejména o případy podloubí, průchodů, nádvoří, sportovních, obchodních a zdravotnických areálů.

Ve sporných případech, tedy tam, kde nebude k dispozici pravomocné rozhodnutí o zařazení dotčené pozemní komunikace do sítě místních komunikací, bude zapotřebí vycházet z majetkových vztahů. Pomůckou je pak zápis vlastníka na listu vlastnictví v katastru nemovitostí ČR podle zákona č. 344/1992 Sb. (katastrální zákon), ve znění pozdějších předpisů. Je však třeba si uvědomit, že zápis vlastnictví k pozemku ještě automaticky neznamená vlastnictví komunikace na tomto pozemku vybudované, protože tato stavba mohla být zřízena i na cizím pozemku. V takovém případě je nutno

buď pozemek získat do vlastnictví obce (kupní, darovací nebo jinou smlouvou podle občanského nebo obchodního zákoníku) nebo zřídit k dotčenému pozemku věcné břemeno podle § 17 odst. 3 zákona. Konečně lze použít i vlastní evidence majetku obce, popřípadě listin, které se v této věci najdou v archivu obce (smlouvy, dopisy, vyjádření apod.). Nepodaří-li se zajistit současný právní stav žádným z uvedených způsobů, bude nutno obrátit se na soud s tzv. určovací žalobou.

Místní komunikace

Místní komunikace jsou veřejně přístupné pozemní komunikace, které slouží převážně místní dopravě na území obce.

Rozděluje se podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

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

Silnice i místní komunikace rozdělují do jednotlivých tříd jejich vlastníci a uvnitř jednotlivých tříd je označují čísla, popř. alfabetyckými znaky. Jde o výkon vlastnického práva v rámci evidence majetku, nikoliv o výkon státní správy. Tato činnost nemá povahu správního rozhodování a provádějí ji v případě silnic Ministerstvo dopravy a spojů nebo kraje a v případě místních komunikací obce.

Místní komunikace může být vystavěna jako rychlostní místní komunikace, která je určena pro rychlou dopravu a přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní místní komunikace má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice. Pojmy sběrná a obslužná místní komunikace jsou převzaty z ČSN 73 6220 a jsou rozvedeny v prováděcí vyhlášce. Do IV. kategorie místních komunikací patří především chodníky, pěšiny a cyklistické stezky.

Účelové komunikace

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Obecně platí, že účelové komunikace jsou veřejně přístupné. Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Příslušný silniční správní úřad může na návrh vlastníka účelové komunikace a po projednání s příslušným orgánem Policie České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka. Tato účelová komunikace pak 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.

Zákon jasně rozlišuje vlastnické vztahy, přičemž také rozlišuje tzv. veřejný statek ve vlastnictví veřejnoprávních subjektů (státu u dálnic a silnic I. třídy, krajů u silnic II. a III. třídy a obcí u místních komunikací) a vlastnictví soukromoprávních subjektů k účelovým komunikacím. Tím také současně předurčuje, že právní úprava účelových komunikací spadá do oblasti práva soukromého oproti veřejnoprávní úpravě ostatních druhů pozemních komunikací. Proto také převážná část právní úpravy účelových komunikací byla z tohoto zákona vypuštěna a podléhá občanskému a obchodnímu zákoníku, stavebnímu zákonu a ostatním obecným předpisům.

Z předchozího odstavce ovšem nevyplývá, že by účelové komunikace nemohl vlastnit stát, kraj nebo obec (komunikace v areálech nemocnic, sociálních ústavů nebo jiných podniků a zařízení města).

5. Vlastnictví pozemních komunikací na území města

Na základě novely zákona o pozemních komunikacích (zákon č. 132/2000 Sb.) převedl stát v r. 2001 silnice II. a III. třídy na kraje a ponechal si ve vlastnictví pouze dálnice a silnice I. třídy. Zároveň převedl na kraje i všechny svoje příspěvkové organizace "Správa a údržba silnic", které zajišťovaly i většinu běžné údržby vlastními silami. V současné době řeší tedy stát problém jak zajistit správu komunikací ve své kompetenci a kraje jak optimalizovat a zefektivnit činnost SÚS organizovaných dosud podle okresů. Tyto změny se Prahy nedotkly, protože ta se stala, stejně jako ostatní obce, vlastníkem všech místních komunikací včetně jejich součástí, příslušenství i pozemků na svém území. Naprostá většina tohoto majetku je svěřena do správy TSK a to na základě zřizovací listiny a smlouvy s městem.

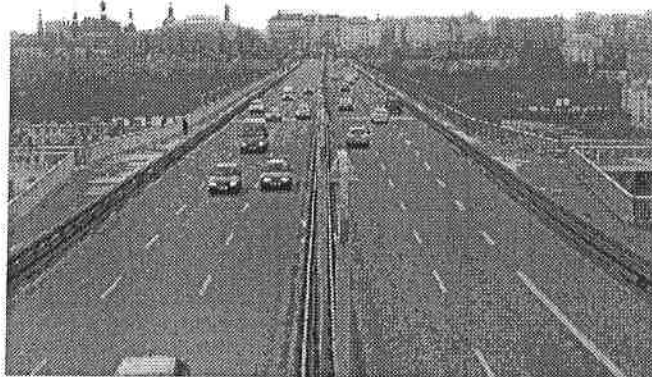
Část místních komunikací byla Statutem svěřena do správy některých městských částí (obce připojené v r. 1974). Městské části mají ve vztahu ke svěřenému majetku hlavního města Prahy podle zákona o hlavním městě Praze a Statutu hlavního města Prahy všechna práva a povinnosti vlastníka, není-li v zákoně o hlavním městě Praze nebo Statutu uvedeno jinak. Městské části tedy mohou správu pozemních komunikací vykonávat přímo, tj. svými orgány, nebo zprostředkovaně, tj. pomocí příspěvkové

organizace zřízené městskou částí (správa vymezena ve zřizovací listině) anebo jiné fyzické nebo právnické osoby (na základě smlouvy nebo dohody).

Vlastníkem účelových komunikací jsou jak město, tak i jiné právnické osoby nebo fyzické osoby. Účelové komunikace města jsou svěřeny do správy řadě firem a organizací, které je užívají především pro vlastní potřebu, případně i pro další potřeby veřejnosti.

Výše uvedené skutečnosti se týkají zejména staveb komunikací, kde je zákonem celkem jasně definován i rozsah jejich součástí a příslušenství.

Součásti a příslušenství pozemních komunikací



Součástmi dálnic, silnic a místních komunikací jsou všechna pevná zařízení, stavby, objekty a jiná díla, která jsou stavebně trvale spojena se silničním pozemkem, jichž je třeba k funkčnosti a úplnosti těchto pozemních komunikací a k zajištění bezpečného, rychlého, plynulého a hospodárního provozu na nich. Zákon taxativně stanoví, že to jsou:

- a) všechny konstrukční vrstvy vozovek a krajnic, odpočívky, přidružené a přidatné pruhy, včetně zastávkových pruhů linkové osobní dopravy,
- b) mostní objekty (nadjezdy), po nichž je komunikace vedena, včetně chodníků, revizních zařízení, ochranných štítů a sítí na nich, strojních vybavení sklopných mostů, ledolamy, propustky, lávky pro chodce nebo cyklisty,
- c) tunely, galérie, opěrné, zárubní, obkladní a parapetní zdi, tarasy, násypy a svahy, dělicí pásy, příkopy a ostatní povrchová odvodňovací zařízení, silniční pomocné pozemky,
- d) svislé dopravní značky, zábradlí, odrazníky, svodidla, pružidla, směrové sloupky, dopravní knoflíky, staničníky, mezníky, vodorovná dopravní značení, dopravní ostrůvky, odrazné a vodící proužky a zpomalovací prahy,
- e) únikové zóny, protihlukové stěny a protihlukové valy, pokud jsou umístěny na silničním pozemku.

Jestliže je konstrukce vozovky uložena přímo na konstrukci jiné stavby (vodního díla, metra, haly, garáže), patří mezi součásti pouze tato vozovka.

Kanalizace, včetně úprav k odvádění vody, lapolů a sedimentačních nádrží, je součástí dálnice, silnice nebo místní komunikace jen tehdy, slouží-li výlučně k odvádění povrchových vod z této komunikace. V ostatních případech je součástí pouze dešťová vpust' s šachtou a přípojkou do kanalizačního řádu.

Pokud nejsou samostatnými místními komunikacemi, jsou součástmi místních komunikací též přilehlé chodníky, chodníky pod podloubími, veřejná parkoviště a obratiště, podchody a zařízení pro zajištění a zabezpečení přechodů pro chodce.

Jízdní pruh nebo pás pro cyklisty je součástí té pozemní komunikace, na jejímž tělese je umístěn. Samostatná stezka pro cyklisty je podle své povahy a umístění buď' místní komunikace IV. třídy nebo účelovou komunikací.

Příslušenstvím dálnic, silnic a místních komunikací jsou věci, které náležejí vlastníkovu těchto komunikací, nejsou s těmito komunikacemi pevně stavebně spojeny, ale jsou vlastníkem určeny k tomu, aby byly s dálnicí, silnicí nebo místní komunikací trvale užívány.

Příslušenstvím dálnice, silnice a místní komunikace jsou

- a) přenosné svislé dopravní značky a dopravní zařízení,
- b) hlásiče náledí, hlásky a jiná zařízení pro provozní informace,
- c) veřejné osvětlení, světelná signalizační zařízení sloužící k řízení provozu,
- d) silniční vegetace, zásněžky, zásobníky a skládky údržbových hmot,
- e) objekty a prostranství bezprostředně sloužící výkonu údržby dálnice, silnice nebo místní komunikace a jejich napojení na příslušnou pozemní komunikaci,
- f) zařízení zabráňující vniknutí volně žijících živočichů (např. ploty, přechodové můstky, tunely),
- g) zařízení pro placení ceny za užívání vymezeného úseku místní komunikace.

Součástmi ani příslušenstvím dálnice, silnice a místní komunikace nejsou

- a) sjezdy nebo nájezdy na sousední nemovitosti, hráze vodních nádrží a rybníků, břehy vodních toků, po nichž komunikace probíhá pod úrovní břehové čáry, nábrežní zdi vybudované k regulaci vodního toku, vodohospodářské objekty pod mosty, zařízení melioračních úprav (propusti, podchody),
- b) nástupní ostrůvky, označníky zastávek a čekárny linkové osobní dopravy a hromadné veřejné dopravy, trolejová vedení a jejich sloupy, provozní a technická policejní zařízení,
- c) úrovněvé přejezdy drah bez závor do vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje a úrovněvé přejezdy drah se závorami ve vzdálenosti mezi závorami, zařízení k zabezpečení přejezdů drah, kolejový svršek tramvajové a železniční dopravy v úrovni vozovky do vzdálenosti 0,5 m od vnější hrany kolejnice, samostatná tělesa drah,
- d) autobusová nádraží, motely, motoresty, čerpací stanice pohonných hmot a celníště na hraničních přechodech.

Součástmi ani příslušenstvím dálnic, silnic a místních komunikací dále nejsou inženýrské sítě, energetická, telekomunikační, tepelná a jiná vedení včetně sloupů těchto vedení, pokud neslouží výlučně vlastníkovu dotčené komunikace, reklamní tabule a poutače všeho druhu, stánky a jiná pojízdná nebo přenosná prodejní zařízení.

Silniční pozemky definované zákonem jako pozemky, na nichž je umístěno těleso dálnice, silnice a místních komunikací, rovněž nejsou součástí komunikací. Zákon se však zabývá především problematikou silnic včetně jejich průjezdních úseků a otázku pozemků místních komunikací prakticky neřeší. I to je (kromě obecně náročné problematiky katastru) jeden z důvodů, proč bude třeba se definitivním vyjasněním rozsahu pozemků ještě dlouhodobě zabývat.

Věcná břemena

Věcným břemenem se podle § 151n občanského zákoníku rozumí omezení vlastníka nemovité věci ve prospěch někoho jiného tak, že tento je povinen něco trpět, něčeho se zdržet, nebo něco konat. Práva odpovídající věcným břemenům jsou spojena buď s vlastnictvím určité nemovitosti nebo patří určité osobě.

Věcná břemena o obecné rovině vznikají:

- a) písemnou smlouvou,
- b) na základě závěti ve spojení s výsledky řízení o dědictví,
- c) schválenou dohodou dědiců,
- d) rozhodnutím příslušného orgánu,
- e) ze zákona.

U pozemních komunikací, jako specifického druhu nemovitosti, mohou existovat 2 typy věcných břemen:

- a) věcná břemena zřízená na pozemních komunikacích.
- b) věcná břemena zřízená na jiných pozemcích z důvodu stavby pozemní komunikace,

Na jiných pozemcích lze věcné břemeno zřídit za účelem využití tohoto pozemku, případně jeho části pro účely stavby pozemní komunikace (viz kapitola „Kategorie pozemních komunikací“). Zákon o pozemních komunikacích zřízení tohoto věcného břemene váže na splnění určitých podmínek:

- a) jsou splněny všechny podmínky pro vyvlastnění nezastavěného pozemku nezbytného pro stavbu dálnice, silnice nebo místní komunikace,
- b) vyvlastňovací řízení nelze zahájit nebo ukončit rozhodnutím o vyvlastnění, neboť dotčený vlastník není znám nebo určen, anebo je prokazatelně nedosažitelný nebo nečinný,
- c) věcné břemeno je zřízeno za náhradu,
- d) věcné břemeno se zřizuje rozhodnutím speciálního stavebního úřadu na návrh stavebního dálnice, silnice nebo místní komunikace.

Existence institutu zřízení věcného břemene rozhodnutím speciálního stavebního úřadu nevyklučuje uzavření smlouvy o zřízení věcného břemene. Naopak je tato možnost chápána jako náhradní řešení v krajních případech, kdy smlouvu o zřízení věcného břemene není možné z objektivně existujících důvodů uzavřít.

Pro potřeby tohoto rozboru je však významnější druhá skupina věcných břemen, tj. věcná břemena zřizovaná na pozemních komunikacích. Nejčastějším důvodem pro zřízení věcného břemene na pozemní komunikaci je umístění energetických, telekomunikačních, vodovodních, kanalizačních a jiných vedení, zařízení pro rozvod tepla a topných plynů do pozemní komunikace. Jak vyplývá z kapitoly o užívání

pozemních komunikací, je umístění tohoto vedení do pozemní komunikace zvláštním užíváním pozemní komunikace, k němuž je potřeba rozhodnutí příslušného silničního správního úřadu. Povinnost zřídit věcné břemeno v případě umístění vedení do pozemní komunikace je stanovena v § 36 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích. Podle tohoto ustanovení je věcné břemeno zřizováno na základě smlouvy o zřízení věcného břemene k pozemní komunikaci za jednorázovou úhradu. V případě, že nedojde k dohodě mezi vlastníkem pozemní komunikace a osobou, která hodlá umístit vedení do pozemní komunikace, rozhodne o zřízení věcného břemene k pozemní komunikaci a výši úhrady za jeho zřízení soud.

Zákon spojuje se zřízením věcného břemene k pozemní komunikaci též některé povinnosti vlastníka vedení. Například při provádění stavebních prací na dálnici, silnici nebo místní komunikaci, při kterých by mohlo dojít k poškození vedení, je vlastník vedení povinen na výzvu vlastníka dotčené pozemní komunikace zajistit bezúplatně potřebné podklady a odborný dozor, vlastník vedení je povinen neprodleně oznámit vlastníku dotčené pozemní komunikace provedení nezbytných prací k bezprostřednímu odstranění havárie vedení, místo havárie provizorně označit a zabezpečit a zajistit následné uvedení dotčené pozemní komunikace do původního stavu.

III. Nakládání s majetkem

Pro ujasnění problematiky hospodaření s majetkem města je třeba analyzovat práva a povinnosti vlastníka včetně vlivu, který uplatňuje stát ve specifickém případě pozemních komunikací.

1. Majetek svěřený TSK

Původně rozpočtová, nyní příspěvková organizace TSK zajišťuje, většinou dodavatelsky, za vlastníka na základě Zřizovací listiny z 28.6.2001 (kromě dalších činností) zejména „rozvoj, výstavbu, údržbu a opravy pozemních komunikací, jejich součástí a příslušenství včetně pozemků a dalšího nemovitého majetku na území hlavního města Prahy”. Zřizovací listina vymezuje svěřený majetek pouze celkovou účetní hodnotou, nikoliv věcně. Podrobněji je předmět činnosti, způsob a podmínky jeho výkonu upraven Smlouvou o zajištění správy majetku z 28. 12. 2000 ve znění dodatků z 13. 3. 2001 a 20. 11. 2001, která je její součástí. Majetek svěřený do správy je zde vymezen sice podrobněji, ale zjevně bez zohlednění příslušných ustanovení zákona o pozemních komunikacích. Především není oddělena hodnota vlastních komunikací včetně jejich součástí a příslušenství od hodnoty pozemků, což prakticky znemožňuje stanovit objektivní ukazatele pro péči o komunikace a následně i definovat odměnu (resp. dotaci) pro správce. Nejsou specifikovány objekty, které nejsou součástí nebo příslušenstvím komunikací a péče o ně by měla být proto hrazena z jiné kapitoly rozpočtu města. Dále nejsou vyčleněny objekty čistě komerčního charakteru (garáže, parkoviště, ...), což umožňuje nekontrolovatelné křížové financování.

V případě majetku i činností mimo oblast zákona o pozemních komunikacích je nutno znovu zvážit komu bude svěřen a pokud TSK, pak zřejmě s nutností odděleného účetnictví.

2. Samospráva

S majetkem hlavního města Prahy mohou nakládat:

- 1) vlastník, tj. hlavní město Praha prostřednictvím svých orgánů (zastupitelstvo, rada, Magistrát) nebo organizační složky,
- 2) právnická osoba, které je majetek svěřen do správy, tj.
 - a) městská část prostřednictvím svých orgánů nebo organizační složky,
 - b) právnická osoba zřízená nebo založená hlavním městem Prahou,
 - c) právnická osoba zřízená nebo založená městskou částí,
- 3) jiná fyzická nebo právnická osoby v rámci právního vztahu existujícího mezi hl. m. Prahou nebo městskou částí a fyzickou nebo právnickou osobou.

Majetek hlavního města Prahy je majetkem veřejnoprávního subjektu stejně jako majetek státu. Nakládání s majetkem státu je upraveno v obecné rovině především zákonem č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích. Pro nakládání s majetkem hlavního města Prahy obdobný právní předpis (s celostátní nebo regionální působností) neexistuje. Existující vyhláška hlavního města Prahy upravující nakládání s majetkem hlavního města Prahy městskými částmi a právnickými osobami nebo zařízeními bez právní subjektivity zřízenými nebo založenými hlavním městem Prahou nebo městskou částí, byla z důvodů účinnosti

nových právních předpisů (např. zákon č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze a zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů) zrušena k 30. 6. 2001.

V současné době je nakládání s majetkem hlavního města Prahy upraveno roztržštěně. Pravidla pro nakládání s majetkem hlavního města Prahy prostřednictvím jeho orgánů jsou stanovena jednak přímo zákonem o hlavním městě Praze (např. § 36, 59 odst. 3, § 68 odst. 2), v převážné většině však vnitřními předpisy hlavního města Prahy, tj. usneseními Zastupitelstva hlavního města Prahy (např. usnesení ZHMP č. 29/26 ze dne 30. 5. 1997 k pravidlům převodu nemovitého majetku ve vlastnictví hlavního města Prahy), usneseními Rady hlavního města Prahy (např. usnesení Rady Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 829 ze dne 16. 7. 1996 – Organizační zásady hospodaření s obecním majetkem).

Městským částem může být majetek hlavního města Prahy svěřen několika způsoby:

- 1) rozhodnutím Zastupitelstva hlavního města Prahy,
 - a) o jednotlivých případech,
 - b) o obecně určených případech,
- 2) přímým nabytím majetku městskou částí do vlastnictví hlavního města Prahy.

Rozhodnutím Zastupitelstva hlavního města Prahy o svěření majetku v obecně určených případech se rozumí svěřením:

- a) věcí z vlastnictví hlavního města Prahy, k nimž ke dni 23. 11. 1990 příslušelo právo hospodaření národními výbory, jejichž práva a závazky přešly na městské části, pokud městské části s těmito věcmi ke dni 19. 6. 1991 hospodařily,
- b) věcí z vlastnictví hlavního města Prahy, s nimiž začaly městské části hospodařit po 23. 11. 1990 způsobem obdobným právu hospodaření, jestliže s nimi takto hospodařily ke dni 19. 6. 1991,
- c) pozemků zastavěných stavbami ve vlastnictví fyzických osob, které vlastnilo hlavní město Praha nebo obce později k hlavnímu městu Praze připojené ke dni 31. 12. 1949, jestliže se ke dni 19. 6. 1991 nacházely na území městské části,
- d) staveb a pozemků tvořících se stavbou jeden funkční celek, které vlastnilo hlavní město Praha nebo obce později k hlavnímu městu Praze připojené ke dni 31. 12. 1949, jestliže ke dni 19. 6. 1991 příslušelo právo hospodaření organizacím, u nichž na městskou část přešla funkce zakladatele nebo pravomoc zřizovat nebo zrušovat tyto organizace,
- e) obytných domů a pozemků tvořících s nimi jeden funkční celek, jestliže jsou na území městské části a právo hospodaření k nim náleželo ke dni 19. 6. 1991 organizacím, u nichž na městskou část přešla funkce zakladatele nebo pravomoc zřizovat nebo zrušovat tyto organizace.

Tyto věci vymezené v čl. 8 až 10 vyhlášky hlavního města Prahy č. 12/1999 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hlavního města Prahy v samostatné působnosti, ve znění pozdějších předpisů, patří k věcem, s nimiž v historii hospodařily městské části, národní výbory v nich zřizované, nebo organizace jimi zřizované. Jedná se o tzv. historický majetek, u něhož je účelné ponechat jeho správu beze změn, tj. ve správě městské části.

Městské části

Vedle tohoto majetku hlavního města Prahy, který je obecnou formulací svěřen městským částem do správy, jsou městským částem svěřeny do správy věci konkrétně určené v rozhodnutí Zastupitelstva hlavního města Prahy, kterým se svěřuje městským částem do správy majetek hlavního města Prahy. Tento majetek (individuálně určený) je uveden v příloze č. 7 části A Statutu hlavního města Prahy a městské části je svěřen dnem uvedeným v rozhodnutí Zastupitelstva hlavního města Prahy.

Městským částem se též podle čl. 11 Statutu svěřují věci z vlastnictví hlavního města Prahy přímo, tj. tyto věci nabývají městské části do vlastnictví hlavního města Prahy. Jedná se o věci:

- a) pořízené městskými částmi,
- b) nabyté rozhodnutím ministerstva financí podle zákona č. 172/1991 Sb., jestliže k těmto věcem příslušelo právo hospodaření organizací, u nichž přešla funkce jejich zakladatele nebo pravomoc zřizovat, řídit a zrušovat tyto organizace nebo jestliže šlo o věci, které sloužily k plnění úkolů drobných provozoven národních výborů podle § 1 odst. 3 zákona č. 172/1991 Sb.,
- c) získané darem přijatým příslušným orgánem městské části,
- d) získané dědictvím přijatým příslušným orgánem městské části,
- e) které přešly do vlastnictví hlavního města Prahy na základě schváleného privatizačního projektu, pokud byl tento schválený privatizační projekt zpracován městskou částí nebo organizací, u níž na městskou část přešla funkce jejího zakladatele nebo pravomoc zřizovat, řídit a zrušovat tuto organizaci,
- f) které městská část získala smlouvou o převodu oprávnění hospodařit s majetkem hlavního města Prahy, resp. smlouvou o převodu správy majetku hlavního města Prahy,
- g) které příspěvková organizace zřízená městskou částí získala smlouvou o převodu oprávnění hospodařit s majetkem hlavního města Prahy, resp. smlouvou o převodu správy majetku hlavního města Prahy.

Tento majetek, s výjimkou věcí získaných smlouvou o převodu oprávnění hospodařit s majetkem hlavního města Prahy, resp. smlouvou o převodu správy majetku hlavního města Prahy (nový název původní smlouvy), je městským částem svěřen dnem jeho nabytí do vlastnictví hlavního města Prahy. Majetek nabytý na základě smlouvy o převodu je městské části svěřen dnem účinnosti této smlouvy.

V praxi to znamená, že vybuduje-li městská část ze svých rozpočtových prostředků místní komunikaci, stává se tato komunikace dnem jejího nabytí vlastnictvím hlavního města Prahy a automaticky je tímto dnem také svěřena městské části do správy. Stejný postup je i v případě, že městská část získá pozemní komunikaci darem nebo dědictvím. Ve skutečnosti však tato agenda není ve městě dořešena. Městské části po vybudování nových komunikací (zejména chodníky) většinou automaticky předpokládají, že spravovat je musí TSK.

Pokud však městská část nechce majetek, který nabyla do vlastnictví hlavního města Prahy jedním z výše uvedených způsobů, svěřit do správy, musí požádat hlavní město Prahu o odnětí tohoto majetku ze správy. O odnětí majetku svěřeného do správy městské části rozhoduje výhradně Zastupitelstvo hlavního města Prahy.

Se svěřeným majetkem městské části hlavního města Prahy nakládají za podmínek stanovených obecně závaznou vyhláškou hlavního města Prahy č. 55/2000 Sb. hl. m.

Prahy, kterou se vydává Statut hlavního města Prahy, ve znění pozdějších předpisů, tj. vykonávají při nakládání s tímto majetkem všechna práva a povinnosti vlastníka a rozhodují o všech majetkoprávních úkonech v plném rozsahu, není-li ve Statutu stanoveno jinak. Omezení při nakládání s majetkem se týkají povinnosti městské části:

- a) oznámit hlavnímu městu Praze záměr rozhodnout o některých majetkoprávních úkonech,
- b) dodržovat zvláštní podmínky pro správu a nakládání s některým svěřeným majetkem,
- c) před podáním návrhu na povolení vkladu do katastru nemovitostí týkající se svěřeného majetku, předložit tento návrh s příslušnými doklady hlavnímu městu Praze k potvrzení správnosti předkládané žádosti pro katastrální úřad.

Povinnost městské části oznámit hlavnímu městu Praze záměr rozhodnout o majetkoprávním úkonu se týká těchto úkonů:

- a) převodu pozemků, kde výměra jednotlivého pozemku přesahuje 5 000 m²,
- b) převodu pozemku bez ohledu k jeho výměře, pokud jde o pozemek, který vznikl rozdělením pozemku, jehož výměra přesahovala 5 000 m² a toto rozdělení bylo provedeno pro účel převodu v posledních 5 letech,
- c) převodu pozemků, jejichž celková výměra přesahuje 5 000 m² a tento převod je realizací jednoho (společného) záměru,
- d) převodu staveb, včetně převodu spoluvlastnických podílů hlavního města Prahy, kde cena jednotlivé stavby včetně touto stavbou zastavěného pozemku nebo pozemku tvořícího s touto stavbou jeden funkční celek, pokud je součástí převodu, zjištěná dle zvláštního předpisu převyšuje 5 000 000,-- Kč,
- e) přijetí úvěru (půjčky) a přijetí kontokorentního úvěru, pokud jeho výše převyšuje 1/6 příjmu posledního schváleného rozpočtu městské části,
- f) nepeněžitých vkladech ve formě nemovitostí do obchodních společností a dobrovolného svazku obcí, jejichž souhrnná cena zjištěná podle zvláštního předpisu převyšuje 3 000 000,-- Kč,
- g) převodu veřejně prospěšných staveb včetně pozemků pro veřejně prospěšné stavby, staveb veřejného vybavení, včetně zastavěných pozemků a pozemků tvořících se stavbami jeden funkční celek,
- h) převodu pozemků s objekty veřejné zeleně,
- i) odstranění věcí, jejich likvidace či demolice, kde zůstatková cena této věci v případě movité věci či souboru movitých věcí bude 1 000 000,-- Kč a více a v případě nemovitých věcí přesáhne 5 000 000,-- Kč.

Výše uvedené majetkoprávní úkony je městská část oprávněna provést na základě rozhodnutí příslušného orgánu městské části, pokud rada hlavního města Prahy nebo alespoň jedna pětina všech členů Zastupitelstva hlavního města Prahy nepožaduje podmínit tento majetkoprávní úkon městské části souhlasem Zastupitelstva hlavního města Prahy.

Ostatní práva a povinnosti vlastníka, tj. i práva a povinnosti vlastníka a správce pozemní komunikace podle zákona, vykonávají městské části. Tato práva a povinnosti může vykonávat městská část sama nebo prostřednictvím jiného subjektu (např. i TSK nebo jiné správcovské firmy).

Příspěvkové organizace

Práva a povinnosti, které mají příspěvkové organizace hlavního města Prahy při hospodaření s majetkem hlavního města Prahy svěřeným jim do správy k jeho hospodářskému využití, jsou vymezena v souladu s § 27 odst. 2 písm. f) zákona o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů ve zřizovací listině těchto organizací. Mezi tato práva a povinnosti patří především

- a) majetek držet a užívat,
- b) nakládat s majetkem v rámci předmětu činnosti vymezeného touto zřizovací listinou,
- c) pečovat o ochranu majetku,
- d) zajistit efektivní a ekonomicky účelné využití majetku včetně jeho správy, údržby a obnovy,
- e) vést účetní, technickou a majetkovou evidenci,
- f) uzavírat nájemní smlouvy a smlouvy o výpůjčce majetku svěřeného organizaci do správy, a to na dobu určitou do jednoho roku nebo na dobu neurčitou s výpovědní lhůtou do 1 roku, bez omezení výpovědních důvodů.

Ostatní práva a povinnosti, která nejsou vymezena ve zřizovací listině příspěvkové organizace, vykonává hlavní město Praha z titulu zřizovatele příspěvkové organizace. K některým právním úkonům týkajícím se nakládání s majetkem příspěvkovými organizacemi, jejichž zřizovatelem je hlavní město Praha, stanoví hlavní město Praha podrobnější úpravu usneseními Zastupitelstva hlavního města Prahy nebo Rady hlavního města Prahy (např. zásady stanovení cen při pronájmu pozemních komunikací schválené usnesením Rady hlavního města Prahy č. ze dne). Obdobný právní stav existuje i u příspěvkových organizací zřízených městskými částmi hlavního města Prahy.

Organizační složky

Organizační složky zřízené hlavním městem Prahou jsou podle § 24 a násl. zákona č. 250/2000 Sb. oprávněny hospodařit jménem svého zřizovatele, tj. hlavního města Prahy, jejich rozpočet je součástí rozpočtu hlavního města Prahy a ve své zřizovací listině mají vymezen majetek, který se jim předává do správy k jejich vlastnímu hospodářskému využití, jakož i majetková práva, které organizační složce umožní, aby majetek jí svěřený mohla řádně využívat pro účely, pro něž byla zřízena, a v rámci vymezené pravomoci o něj pečovat. V současné době však žádná z organizačních složek zřízených hlavním městem Prahou není oprávněna nakládat s majetkem hlavního města Prahy, s výjimkou oprávnění majetek držet a užívat.

Ostatní

Ostatní právnické nebo fyzické osoby, které jsou oprávněny nakládat s majetkem hlavního města Prahy, mají svá práva a povinnosti vymezena ve smlouvě uzavřené s hlavním městem Prahou. Např. Pražská vodohospodářská společnost, a.s. je podle smlouvy o nájmu a správě věcí ve vlastnictví hlavního města Prahy v souvislosti s poskytováním vodárenských služeb a služeb odvádění a čištění odpadních vod a souvisejících služeb oprávněna a povinná:

- a) přenechávat předmět nájmu do podnájmu provozovateli nebo třetím osobám,
- b) jednat jménem hlavního města Prahy ve věcech týkajících se vlastníka vedení podle § 36 odst. 6 zákona o pozemních komunikacích,
- c) spravovat předmět nájmu v souladu s právními předpisy,
- d) řešit vznesené nároky třetích osob, jakož i zřizovat úplatně právo věcného břemene ve prospěch hlavního města Prahy,
- e) užívat předmět nájmu v souladu s uzavřenou smlouvou,
- f) provádět inventarizaci majetku.

Technická správa komunikací hl. m. Prahy je sice příspěvkovou organizací zřízenou hlavním městem Prahou, správu pozemních komunikací a dalšího majetku však vykonává na základě smlouvy o zajištění správy. Ve zřizovací listině má TSK svěřen pouze ostatní majetek, který potřebuje k výkonu své činnosti (např. budova ve Štefánikově ulici v Praze 5) a k tomuto majetku má také vymezena majetková práva a povinnosti. Ve vztahu k pozemním komunikacím, které má TSK ve správě na základě smlouvy o zajištění správy, vystupuje TSK jako kterákoliv jiná právnická či fyzická osoba, která se na základě smluvního vztahu vykonává správu majetku hlavního města Prahy (např. PVS, a.s.).

Vzhledem k tomu, že Technická správa komunikací hl. m. Prahy vykonává správu pozemních komunikací pro hlavní město Prahu jako vlastníka a spravované pozemní komunikace též jménem vlastníka – hlavního města Prahy pronajímá, Rada Zastupitelstva hlavního města Prahy stanovila svým usnesením č. 1436 ze dne 14. 12. 1999 „Zásady cenové politiky při pronajímání komunikací a jejich součástí, částí pozemků a ploch ve vlastnictví hl. m. Prahy, pronajímaných OHP MHMP a TSK hl. m. Prahy”.

Citované zásady stanoví postup odboru hospodářské politiky MHMP (nově odbor obchodních aktivit MHMP), a Technické správy komunikací hl. m. Prahy při pronájmu komunikací a jejich součástí, částí pozemků a ploch ve vlastnictví hl. m. Prahy a stanoví výši nájemného pro jednotlivé druhy pronájmu (např. u pronájmů komunikací pro stavební činnost s dobou trvání záboru do 10 dnů se mimo území Pražské památkové rezervace nájemné sjednává ve výši 1 Kč za m² a den, s tím, že v případě překročení doby, na kterou budou smlouva uzavřena bude nájemné zvýšeno o 5 Kč za m² a den, a u pronájmů pro stavební činnost na území



Pražské památkové rezervace se nájemné na dobu 1 roku sjednává ve výši 20 Kč za m² a den).

Otázkou je, zda by město nemělo přehodnotit tuto regulaci a v rámci transformace správy majetku nemělo vrátit výši nájemného k tržnímu mechanismu.

Zajímavé je porovnání, jakým způsobem zajišťuje město správu další podstatné části veřejného prostranství – městské zeleně. Po likvidaci Správy veřejné zeleně v roce 1991 bez nástupnické organizace byl výkon této správy převeden bez uspořádání vztahů s městem na městské části 1-15. Usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 17/4 z dne 25.4.1996 byly schváleny „Zásady péče o zeleň v hlavním městě Praze“. Podle těchto zásad vykonává správu zeleně I. kategorie odbor magistrátu a správu zeleně II., III. a IV. kategorie městské části s finančním příspěvkem města. Majetkově je městská zeleň, kromě I. kategorie, svěřena městským částem.

Podobně si stát v případě pozemních komunikací ponechal ve své kompetenci pouze nadřazenou síť dálnic a silnic I. třídy, zatímco silnice II. a III. třídy převedl na kraje a místní komunikace na obce.

3. Státní správa

Státní správu ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace vykonávají silniční správní úřady, kterými jsou Ministerstvo dopravy a spojů, orgán kraje v přenesené působnosti a okresní úřady. Působnost silničního správního úřadu vykonávají v rozsahu stanoveném tímto zákonem též obce v přenesené působnosti. Hlavní město Praha má kompetence kraje, okresu i obce. Jelikož však na území města jsou ze zákona (až na krátké úseky dálnic a silnic I. třídy) všechny komunikace místní nebo účelové, vykonává státní správu především v rozsahu kompetence obcí.

Orgán kraje v přenesené působnosti

- a) povoluje zvláštní užívání silnic II. a III. třídy formou přepravy zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy, pokud trasa přepravy přesahuje územní obvod jednoho okresu a nepřesahuje územní obvod kraje,
- b) rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie silnic II. a III. třídy a o změnách těchto kategorií,
- c) rozhoduje o zrušení silnic II. a III. třídy po udělení souhlasu Ministerstvem obrany a Ministerstvem dopravy a spojů,
- d) vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic I. třídy, s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy a spojů,
- e) projednává přestupky a správní delikty na dálnicích a silnicích podle tohoto zákona a podle zákona o přestupcích.

Okresní úřady

- a) vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy a působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy a spojů nebo orgán kraje v přenesené působnosti,

- b) projednávají přestupky na dálnicích a na silnicích podle tohoto zákona a podle zákona o přestupcích.
- c) vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací v obcích, které jsou podle zvláštního předpisu pověřeny výkonem působnosti obecného stavebního úřadu,
- d) rozhodují o opravných prostředcích proti rozhodnutím obcí.

Obce

- a) rozhodují o zařazení pozemní komunikace do kategorie místních komunikací a o vyřazení místní komunikace z této kategorie,
- b) projednávají přestupky ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací podle tohoto zákona a podle zvláštního předpisu,
- c) vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací,
- d) vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací, pokud jsou podle zvláštního předpisu pověřeny výkonem funkce obecného stavebního úřadu.

Obecné stavební úřady jsou příslušné pro stavby účelových komunikací v uzavřených prostorech a objektech.

V hlavním městě Praze vykonává státní správu na úseku pozemních komunikací odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy a věcně příslušné (dopravní či stavební) odbory úřadů městských částí Praha 1 až Praha 22.

Úřady městských částí

- a) vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy, místních komunikací II., III. a IV. třídy a veřejně přístupných účelových komunikací (s výjimkou účelové komunikace Aviatická),
- b) vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic III. třídy, místních komunikací (s výjimkou vozovek místních komunikací I. třídy) a veřejně přístupných účelových komunikací (s výjimkou účelové komunikace Aviatická),
- c) projednávají přestupky na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích podle tohoto zákona a zákona o přestupcích.

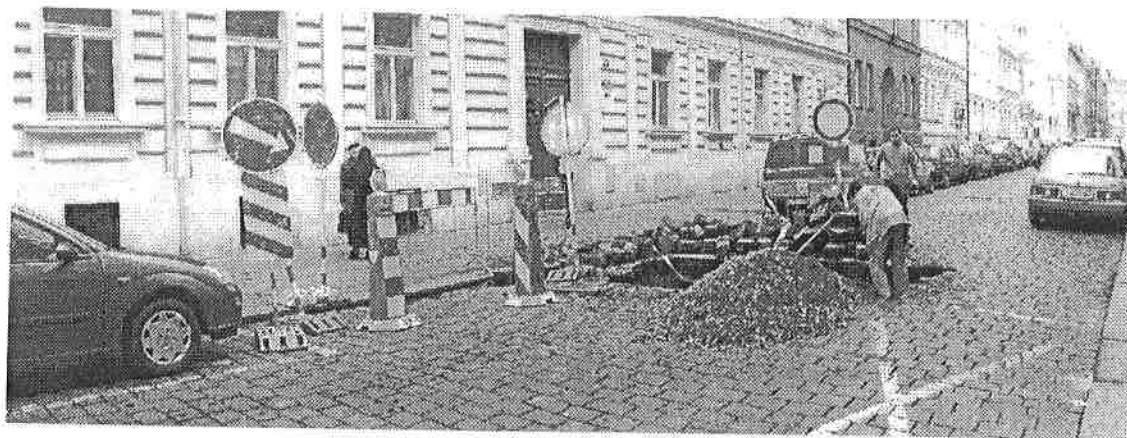
Magistrát hlavního města Prahy

Ostatní činnosti, které náleží podle zákona o pozemních komunikacích orgánu kraje v přenesené působnosti, okresnímu úřadu a obci, vykonává odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy.

Provoz na pozemních komunikacích je řešen zákonem č. 361/2000 Sb., který se však pojmy vlastník nebo správce nezabývá. Obdobně je tomu i v zákoně č. 12/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, který stanoví pouze práva a povinnosti Policie ČR.

Státní dozor

Státní dozor na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích vykonávají silniční správní úřady a obce v rozsahu své působnosti. Ministerstvo dopravy a spojů vykonává vrchní státní dozor nad výkonem státního dozoru prováděného okresními úřady a obcemi.



Osoba pověřená výkonem státního dozoru dozírá, zda vlastníci (správci) a uživatelé pozemních komunikací plní povinnosti stanovené zákonem. Zjistí-li pověřená osoba při výkonu státního dozoru porušení povinností stanovených tímto zákonem, podle potřeby a povahy zjištěných nedostatků písemně uloží způsob a lhůtu k odstranění těchto nedostatků a jejich příčin.

Zjistí-li osoba pověřená výkonem státního dozoru při výkonu dozoru závažné závady ve stavebním stavu nebo v dopravně technickém stavu pozemní komunikace, které bezprostředně ohrožují uživatele nebo pozemní komunikaci, je oprávněna písemně nařídit vlastníku této komunikace okamžité zastavení nebo omezení jejího užívání a vyrozumí o tom příslušný silniční správní úřad, který je povinen ve lhůtě dvou dnů zahájit příslušné správní řízení.

Výkonem státního dozoru lze podle obecných předpisů pověřit jen zaměstnance státního nebo obecního úřadu. Pokud bude účelné pověřit i zaměstnance právnických osob, kterým stát nebo obec svěřily některé své působnosti, pak s nimi státní nebo obecní úřad musí uzavřít smlouvu o vedlejší pracovním poměru (§ 69 a § 70 zákoníku práce).

IV. Užívání pozemních komunikací

1. Obecné užívání

V mezích zvláštních předpisů a za podmínek stanovených zákonem o pozemních komunikacích smí každý užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny, pokud pro zvláštní případy nestanoví tento zákon nebo zvláštní předpis jinak. Zvláštními předpisy se rozumí především předpisy upravující provoz na pozemních komunikacích, tj. zákon č. 361/2000 Sb. Tento právní předpis stanoví pravidla pro obecné užívání pozemních komunikací jejich uživateli, tj. řidiči silničních motorových vozidel, chodci... Uživatel se musí přizpůsobit stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu dotčené pozemní komunikace.

Zákon č. 13/1997 Sb. uvádí v §19 co je obecně na komunikacích zakázáno a dále ukládá povinnosti jejich vlastníkov a vlastníkov vřaku. Vlastník vřaku je povinen na výzvu vlastníka dálnice, silnice nebo místní komunikace odstranit vřak do dvou měsíců od doručení výzvy k odstranění. Neučiní-li tak, odstraní a zlikviduje vřak vlastník této pozemní komunikace na náklady vlastníka vřaku. Nemůže-li vlastník dálnice, silnice nebo místní komunikace zjistit vlastníka vřaku, zveřejní výzvu k odstranění vřaku způsobem v místě obvyklým a po marném uplynutí lhůty dvou měsíců ode dne zveřejnění výzvy odstraní a zlikviduje vřak na své náklady. Zjistí-li vlastník dálnice, silnice nebo místní komunikace vlastníka vřaku dodatečně, může vůči němu uplatnit nárok na náhradu nákladů vzniklých odstraněním a likvidací vřaku.

Silniční správní úřad je oprávněn rozhodnout o označení místní komunikace nebo průjezdního úseku silnice nebo jejích částí, na kterých je z důvodu veřejného zájmu dočasně zakázáno stání silničních vozidel, příslušnou dopravní značkou podle zvláštního předpisu. Rozhodnutí o označení musí být provedeno nejméně týden před dnem dočasného zákazu stání na příslušné pozemní komunikaci a na řízení silničního správního úřadu se v tomto případě nevztahují obecné předpisy o správním řízení. V případě neuposlechnutí rozhodnutí silničního správního úřadu podle předchozího odstavce je vlastník místní komunikace nebo průjezdního úseku silnice oprávněn odstranit silniční vozidlo na náklady jeho vlastníka, pokud vlastník silničního vozidla neprokáže závažné důvody, které mu znemožnily, aby silniční vozidlo odstranil včas sám; v tomto případě hradí náklady spojené s odstraněním silničního vozidla ten, na jehož žádost bylo silničním správním úřadem vydáno rozhodnutí.

I když je obecné užívání bezplatné, připouští zákon ve výjimečných případech jeho zpoplatnění. Stát zpoplatňuje užívání dálnic a rychlostních silnic, obec pak má právo vymezit obecně závaznou vyhláškou v přenesené působnosti oblasti, ve kterých lze užit místní komunikace pro účely organizování dopravy, za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy ke stání vozidel. Tato možnost je v Praze využívána pro provoz Zóny placeného stání.

Obecné užívání lze dále částečně nebo úplně omezit uzavírkou nebo objížděkou bez nároku na náhradu případných ztrát. Na místních komunikacích rozhoduje o uzavírce a objížděce příslušný silniční správní úřad na základě žádosti osoby, v jejímž zájmu má dojít k uzavírce, a to po předchozím souhlasu příslušného orgánu Policie České republiky. Příslušný silniční správní úřad žádost projedná s vlastníkem pozemní

komunikace, která má být uzavřena i s vlastníkem pozemní komunikace, po níž má být vedena objížďka a s obcí, na jejímž zastavěném území má být povolena uzavírka nebo nařízena objížďka, případně i s provozovatelem dráhy.

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

2. Zvláštní užívání

K užívání dálnic, silnic a místních komunikací jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny, 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 se souhlasem příslušného orgánu Policie ČR. Silniční správní úřad vydá rozhodnutí o povolení zvláštního užívání na základě písemné žádosti na dobu určitou a stanoví v něm jeho podmínky.

Zvláštním užíváním dálnice, silnice a místní komunikace je

- a) přeprava zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy,
- b) užití dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace silničními motorovými vozidly, jejichž nejvyšší povolená rychlost je nižší než stanoví zvláštní předpis,
- c) užití dálnice, silnice nebo místní komunikace a silničního pomocného pozemku pro
 1. umísťování a provozování reklamních poutačů, propagačních a jiných zařízení (dále jen "reklamní zařízení"),
 2. umísťování, skládání a nakládání věcí nebo materiálů nesloužících k údržbě nebo opravám těchto komunikací, nebudou-li neprodleně odstraněny (zařízení stavenišť, 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,
- d) umístění inženýrských sítí a jiných nadzemních nebo podzemních vedení všeho druhu v silničním pozemku, na něm nebo na mostních objektech,
- e) pořádání sportovních, kulturních, náboženských, zábavních a podobných akcí a shromáždění, jestliže by jimi mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost silničního provozu,
- f) výjimečné užití silnice nebo místní komunikace pásovými vozidly Armády České republiky nebo historickými vozidly, jejichž kola nejsou opatřena pneumatikami nebo gumovými obručemi.

V případech podle písm. d) je nutno poskytnout jednorázovou náhradu tomuto vlastníkovvi (správci), pokud dojde k omezení v obvyklém užívání jeho majetku, a to

podle § 89 odst. 2 a § 91 odst. 3 zák. č. 151/2000 Sb., o telekomunikacích, resp. podle § 24 odst. 9, § 25 odst. 10, § 58 odst. 3, § 59 odst. 3, § 60 odst. 3 a § 76 odst. 10 zákona č. 458/2000 Sb., (tzv. energetický zákon).

V případech podle písm. c) a e) je v zastavěném území obcí ještě nutno počítat s místním poplatkem obcí podle § 4 zákona ČNR č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů. Tento poplatek se nevztahuje na ty akce podle písm. e), kde se neplatí vstupné nebo jejichž výtěžek je určen na charitativní nebo veřejně prospěšné účely. Smyslem těchto finančních plnění by neměl být na prvním místě příjem obce, ale tlak na omezení rozsahu a trvání omezení veřejného užívání.

Nově jsou v zákoně upraveny případy podle písm. c) bodu 1., kde zákon poskytuje úřadu rozsáhlé pravomoci k odstraňování nepovolených zařízení včetně jejich odstranění na náklady vlastníka pozemní komunikace ve specifických případech.

Umísťování nástupních ostrůvků, označníků zastávek a čekáren linkové osobní dopravy a MHD, trolejových vedení a jejich sloupů, provozních a technických policejních zařízení na místních komunikacích není zvláštním užíváním.

3. Sjízdnost a schůdnost

Zákon č. 13/1997 Sb. zde navazuje na předpisy o provozu na pozemních komunikacích a velmi důkladně rozvádí, čemu se uživatel musí přizpůsobit a za co naopak odpovídá vlastník (správce) komunikace. Přitom se vychází z obecně uznávané teorie pozemní komunikace jako "veřejného statku", kde mezi jejím vlastníkem a uživatelem neexistuje smluvní vztah (na rozdíl např. od dopravce a cestujícího).

Uživatelé dálnice, silnice nebo místní komunikace nemají nárok na náhradu škody, která jim vznikla ze stavebního stavu nebo dopravně technického stavu těchto pozemních komunikací.

Vlastník dálnice, silnice nebo místní komunikace odpovídá za škody vzniklé uživatelům těchto pozemních komunikací, jejichž příčinou byla závada ve sjízdnosti, pokud neprokáže, že nebylo v mezích jeho možností tuto závadu odstranit, u závady způsobené povětrnostními situacemi a jejich důsledky takovou závadu zmírnit, ani na ni předepsaným způsobem upozornit.

Vlastník místní komunikace odpovídá s výjimkou případů uvedených v následujícím odstavci za škody, jejichž příčinou byla závada ve schůdnosti místní komunikace nebo průjezdního úseku silnice, pokud neprokáže, že nebylo v mezích jeho možností tuto závadu odstranit, u závady způsobené povětrnostními situacemi a jejich důsledky takovou závadu zmírnit, ani na ni předepsaným způsobem upozornit.

Vlastník nemovitosti, která v zastavěném území obce hraničí se silnicí nebo s místní komunikací, odpovídá za škody, jejichž příčinou byla závada ve schůdnosti na přilehlém chodníku, pokud neprokáže, že nebylo v mezích jeho možností tuto závadu odstranit, u závady způsobené povětrnostními situacemi a jejich důsledky takovou závadu zmírnit.

Vlastník dálnice, silnice nebo místní komunikace odpovídá podle obecných právních předpisů vlastníkům sousedních nemovitostí za škody, které jim vznikly v důsledku stavebního stavu nebo dopravně technického stavu těchto komunikací; neodpovídá však za škody vzniklé vlastníkům sousedních nemovitostí v důsledku provozu na těchto pozemních komunikacích.



Úseky silnic a místních komunikací, na kterých se pro jejich malý dopravní význam nezajišťuje sjízdnost a schůdnost odstraňováním sněhu a náledí, je vlastník povinen označit podle zvláštního předpisu nebo prováděcího předpisu. Vymezení takových úseků silnic stanoví příslušný okresní úřad svým nařízením a vymezení úseků místních komunikací stanoví příslušná obec obecně závaznou vyhláškou. Obec rovněž stanoví obecně závaznou vyhláškou rozsah, způsob a lhůty odstraňování závad ve schůdnosti místních komunikací.

Při znečištění dálnice, silnice nebo místní komunikace, které způsobí nebo může způsobit závady ve sjízdnosti nebo schůdnosti, musí ten, kdo znečištění způsobil, je bez průtahů odstranit a uvést tuto pozemní komunikaci do původního stavu; nestane-li se tak, je povinen uhradit vlastníkově této pozemní komunikace náklady spojené s odstraněním znečištění a s uvedením pozemní komunikace do původního stavu. Tím nejsou dotčeny zvláštní předpisy upravující nakládání s nebezpečnými věcmi.

Při poškození dálnice, silnice nebo místní komunikace, které způsobí nebo může způsobit závalu ve sjízdnosti nebo schůdnosti anebo ohrozit bezpečnost silničního provozu podle zvláštního předpisu, musí ten, kdo poškození způsobil, tuto skutečnost neprodleně oznámit vlastníkově pozemní komunikace a uhradit mu náklady spojené s odstraněním poškození a s uvedením pozemní komunikace do původního stavu; může se též s vlastníkem pozemní komunikace dohodnout, že poškození odstraní sám.

Pokud závalu ve sjízdnosti nebo schůdnosti pozemní komunikace nelze neprodleně odstranit, je ten, komu povinnost k odstranění znečištění, popřípadě k úhradě nákladů na odstranění poškození náleží, povinen místo alespoň provizorním způsobem neprodleně označit a závalu oznámit vlastníkově pozemní komunikace.

V. Péče o pozemní komunikace

Zákon č. 13/1997 Sb. odkazuje v otázce péče vlastníka o komunikace na prováděcí předpis – vyhlášku č. 104/1997 Sb.

Pojem “správce” používaný v prováděcí vyhlášce, je sice legislativní zkratkou zavedenou v § 9 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích pouze pro organizace správy a údržby silnic, jejichž zřizovatelem jsou kraje, na něž je od 1. 1. 2001 jen Ministerstvo dopravy a spojů výslovně zmocněno smluvně převést výkon některých vlastnických práv ve věcech silnic I. třídy. Z dalších ustanovení zákona, jakož i prováděcího předpisu, je možno, ale i nutno, dovodit, že stejné oprávnění mají i ostatní vlastníci pozemních komunikací, ač to v zákoně není výslovně uvedeno. Pokud by byl aplikován jiný výklad, mohlo by se stát, že některé povinnosti (např. povinnost správce vést pasport komunikací, zahrnující i místní komunikace, podle § 5 vyhlášky) by nemohly být vykonávány.

Správce pečuje o svěřený majetek v souladu se zřizovací (zakládací) listinou a smlouvou s vlastníkem. Je však třeba mít na paměti, že zákonných povinností se vlastník nemůže smlouvou zprostit.

Evidence

Základní evidencí komunikací je pasport, který vedou jejich správci.

Rozsah a způsob vedení pasportu dálnic a silnic stanoví vlastník.

Nejmenší rozsah evidence místních komunikací zahrnuje délku místních komunikací I. až III. třídy v km, počet a celkovou délku mostů na nich v km a objem finančních prostředků vynaložených na jejich výstavbu a zvláště na jejich údržbu.

Prohlídky

Prohlídky dotčené komunikace a mostních objektů zabezpečuje vlastník nebo správce a o jejím výsledku vede záznam. Vyhláška podrobně specifikuje rozsah a způsob provádění jednotlivých prohlídek včetně nezbytných opatření.

Údržba

Cílem údržby a oprav komunikací a mostů je odstranit závady ve sjízdnosti, opotřebení nebo poškození komunikace, jejích součástí a příslušenství. Rozsah a způsob provedení závisí na vyhodnocení výsledků prohlídek, popř. na doporučeních systému hospodaření s vozovkou. Součástí údržby jsou také opatření, která neprodleně po zjištění závady zajišťují usměrnění dopravy.

Ochrana

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby. Zákon podrobně uvádí práva a

povinnosti právnických i fyzických osob včetně vlastníků komunikací v ochranných pásmech a stanoví postup silničního správního úřadu při jejich nedodržování.

Dále definuje obecnou ochranu stavby komunikace a vztahy sousedících vlastníků včetně pravomoci silničního správního úřadu v případě zjištění zdroje ohrožování komunikace nebo zdroje rušení provozu na ní. Současně stanoví, že povinností vlastníka nemovitosti sousedící s komunikací je v nezbytně nutných případech za jednorázovou úhradu strpět zřízení věcného břemene spočívajícího v umístění veřejného osvětlení, dopravních značek a zařízení a tabulek s označením místních názvů.

Součástí ochrany komunikací je i stanovení podmínek jejich styku s vedeními (inženýrské sítě, vodohospodářská díla, území chráněná podle zvláštních předpisů,...) a drahami. Jedná-li se v případě vedení o zvláštní užívání a věcná břemena byl postup vlastníka komunikace popsán již výše.

Nově je zákon č.13/1997 Sb. rozšířen o možnost kontrolního vážení a měření určených vozidel nejenom na hraničních přechodech. Kontrolní vážení zajišťuje správce pozemní komunikace v součinnosti s Policií České republiky. Zjistí-li se při kontrolním vážení překročení hodnot stanovených zvláštním právním předpisem může řidič pokračovat v cestě pouze na základě povolení ke zvláštnímu užívání. Cílem je omezení škod na přetížených vozovkách.



Zákon pamatuje i na ochranu komunikací při realizaci velkých staveb a mimořádných změnách dopravního významu. Dojde-li k podstatnému nárůstu zatížení části silnice nebo místní komunikace, jejíž stavební stav nebo dopravně technický stav tomuto nárůstu zjevně neodpovídá, je osoba, která nárůst způsobila, povinná uhradit náklady spojené s nezbytnou úpravou dotčené části silnice nebo místní komunikace. Nedojde-li k dohodě o výši úhrady s vlastníkem dotčené části silnice nebo místní komunikace, rozhodne soud.

Rozvoj

Součástí hospodaření s komunikacemi je i rozvoj dopravní sítě, tedy investorská činnost. Investice do komunikací zajišťuje na území města jejich vlastník – město. V Praze je historicky oddělena funkce investora od správce komunikací. Výstavbu

nových komunikací organizuje zejména (formou veřejných zakázek) Odbor městského investora MHMP, ale i např. Dopravní podnik a.s., městské části a v případě vyvolaných investic i řada soukromých firem. Po dokončení je pak předávají cestou Odboru správy majetku MHMP většinou do správy TSK. Zde vzniká poměrně značná časová prodleva, kdy TSK spravuje dosud nepřevzatý majetek (tzv. „operativní správa“) bez finančního krytí, což je v přímém rozporu se zákonem.

Pokud se tedy zmiňuje Zřizovací listina a Smlouva o zajištění správy majetku o rozvoji nebo investorské činnosti, jedná se zřejmě často o nepřesnost vyvolanou účetními předpisy ve vztahu k pojmům rekonstrukce a modernizace.

Je celkem pochopitelné, že zájmy stavebníka z hlediska ekonomie, kvality a termínů stavby jsou často v rozporu se zájmy správce, který má odpovědnost za dlouhodobou péči o ni. Zvláště paradoxní je, že městské části z přidělených rozpočtových prostředků hradí výstavbu chodníků a pak je převádějí zpět na město!

VI. Závěry a doporučení

Na základě podrobné analýzy zákonné úpravy v oblasti hospodaření s pozemními komunikacemi a rozboru činnosti města i stávající příspěvkové organizace TSK je možno z věcného hlediska formulovat následující doporučení pro zlepšení správy svěřovaného majetku

- a) určit konkrétní odpovědnost příslušného odboru Magistrátu za kontrolu plnění smlouvy se správcem
- b) stanovit podmínky a postupy nabývání komunikací do majetku města od třetích osob a jejich svěřování do správy (včetně městských částí)
- c) zvážit regulaci cen za pronájem komunikací (usnesení R ZHMP č. 1436 ze dne 14. 12. 1999 "Zásady cenové politiky při pronajímání komunikací")
- d) důrazněji prosazovat plnění delegovaných práv a povinností vlastníka zejména z hlediska ochrany komunikací (vážení vozidel, změny dopravního významu, prohlídky,...)
- e) prověřit jednotlivé činnosti TSK nesouvisející přímo se správou komunikací a zvážit možnosti jejich privatizace a oddělit ve smlouvě pozemní komunikace včetně jejich součástí a příslušenství od pozemků a dalšího svěřeného majetku
- f) pro každý z těchto majetků a činností stanovit jinou konstrukci odměny a současně oddělením účetnictví zabránit nekontrolovatelnému křížovému financování
- g) prověřit stav závazků příspěvkové organizace TSK a rozhodnout o nich
- h) rozšířit kompetence správce v oblasti investic
- i) ověřit účelnost a vyjasnit systém dispečinků ve vazbě na Jednotný bezpečnostní systém města včetně financování
- j) zvážit decentralizaci činnosti správce na městské části v souladu s kompetencemi silničních správních úřadů a speciálních stavebních úřadů, obdobně jako u správy zeleně
- k) perspektivně uvažovat o sjednocení správy veřejného prostranství.