

Metodické doporučení pro obce – nástroje právní regulace umístování sdílených kol a koloběžek na veřejná prostranství v rámci komerční služby „bikesharing“

Společné metodické doporučení Ministerstva vnitra
a Ministerstva dopravy



Metodické doporučení pro obce – nástroje právní regulace umístování sdílených kol a koloběžek na veřejná prostranství v rámci komerční služby „bikesharing“

Podle právního stavu ke dni: 1. 8. 2023

Vydává: Ministerstvo vnitra České republiky, odbor veřejné správy dozoru a kontroly, nám. Hrdinů 3, 140 21 Praha 4

Autoři:

Ministerstvo vnitra, odbor veřejné správy dozoru a kontroly
Mgr. et Mgr. Pavel Chodúr – kapitoly 1, 2, 4 a 5

Ministerstvo dopravy, odbor agend řidičů
Ing. et Ing. Jakub Filip, Mgr. Pavel Dubský – kapitola 3

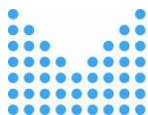
Schválil: Ing. Bc. Miroslav Veselý

Obsah metodického materiálu byl konzultován:

Ministerstvo financí, Ministerstvo průmyslu a obchodu, Ministerstvo pro místní rozvoj, Kancelář veřejného ochránce práv, Svaz měst a obcí České republiky, Sdružení místních samospráv České republiky, Hlavní město Praha, Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých České republiky, z. s.

Počet stran: 48

Místo a rok vydání: Praha, 2023



OBSAH

ÚVODNÍ SLOVO	3
1. Obecné vymezení služby „bikesharing“ z právního hlediska	4
2. Umísťování „bikesharingových“ kol a koloběžek na veřejná prostranství a problematika užívání veřejných prostranství	8
2.1. Problematika užívání veřejných prostranství obecně	8
2.2. Umísťování kol a koloběžek na veřejná prostranství a jejich nabízení k jízdě v rámci komerční služby „bikesharing“ z hlediska veřejného užívání veřejných prostranství .	11
2.3. Možnosti regulace umísťování „bikesharingových“ kol a koloběžek na veřejná prostranství z pohledu obcí.....	12
2.3.1. Regulace za využití nástrojů soukromého práva	13
2.3.2. Regulace za využití fiskálního nástroje – místního poplatku za užívání veřejného prostranství	14
2.3.3. Veřejnoprávní ochrana obecného užívání veřejných prostranství	22
3. Umísťování sdílených kol a koloběžek na pozemní komunikace z pohledu právních předpisů upravujících provoz a užívání pozemních komunikací	25
4. Možnosti regulace umísťování sdílených kol a koloběžek na veřejná prostranství cestou obecní normotvorby	29
5. Závěr a shrnutí	37
a) Regulace prostřednictvím nástrojů soukromého práva	37
b) Regulace za využití fiskálního nástroje – místního poplatku za užívání veřejného prostranství.....	38
c) Veřejnoprávní ochrana obecného užívání veřejných prostranství	38
d) Umísťování sdílených kol a koloběžek na pozemní komunikace z pohledu právních předpisů upravujících provoz a užívání pozemních komunikací.....	39
e) Možnosti regulace umísťování sdílených kol a koloběžek na veřejná prostranství cestou obecní normotvorby.....	39
Příloha č. 1	41



ÚVODNÍ SLOVO

Palčivým problémem řady měst v České republice se v posledních několika letech stal fenomén „bikesharingu“. Přestože tato nová forma podnikání v oblasti mikromobility veřejnosti přináší řadu benefitů, zejména možnost rychlé, flexibilní a ekologické přepravy na krátké vzdálenosti, je začasť spojena s ne zcela žádoucím využíváním veřejného prostoru. V praxi jsou sdílená kola a sdílené koloběžky umístovány či odkládány na veřejná prostranství takovým způsobem, že významně omezují nebo znesnadňují obvyklé užívání těchto míst, narušují jejich estetické kvality a v krajních případech vytváří zdraví a životu nebezpečné překážky pro osoby s omezenou schopností pohybu či orientace.

V návaznosti na časté dotazy místních samospráv, jak v souladu s aktuální právní úpravou danou problematiku řešit, a žádost Vládního výboru pro osoby se zdravotním postižením, přistoupilo Ministerstvo vnitra ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ke zpracování tohoto metodického doporučení. Cílem materiálu je představit místním samosprávám a jejich orgánům základní nástroje, které mohou v současné době k regulaci provozování komerční služby „bikesharing“ využít.

Dle dosavadních poznatků Ministerstva vnitra a Ministerstva dopravy nejsou existující nástroje místními samosprávami a jejich orgány začasť uplatňovány z důvodů obav z případných soudních sporů. Metodický materiál proto záměrně obsahuje podrobnější právní odůvodnění (argumentaci), proč je ten který nástroj možné využívat. Současň je vycházeno z předpokladu, že se řešená problematika reálně dotýká spíše větších měst, která disponují (na rozdíl od menších obcí) úředníky s dostatečnou právní erudicí, a záměrné zjednodušování problematiky tudíž není nezbytné.

Pevně věřím, že se tento metodický materiál stane pro místní samosprávy a jejich orgány významnou pomůckou při nalézání konkrétních řešení, jak provozování komerční služby „bikesharing“ na jejich území žádoucím a místním podmínkám odpovídajícím způsobem usměrnit.

Ing. Bc. Miroslav Veselý
ředitel odboru veřejné správy,
dozoru a kontroly



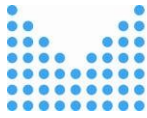
1. Obecné vymezení služby „bikesharing“ z právního hlediska

S rozvojem moderních informačních technologií, mikromobility a širokou dostupností elektrokol a elektrických koloběžek na trhu se v posledních letech i v podmínkách českých měst masivněji rozšířil fenomén „bikesharingu“. Za „bikesharing“ lze, zjednodušeně řečeno, označit provozování systému, v rámci něhož je osobám umožněno užívat sdílená kola a sdílené koloběžky ve vlastnictví provozovatele této služby, a to k přepravě na krátké vzdálenosti (zejména po městech).

Z hlediska provozovatele služby „bikesharing“ lze rozlišovat, zda je dotčená služba poskytována subjektem veřejnoprávním (zpravidla městem nebo jeho příspěvkovou organizací), nebo subjektem soukromým. V případě veřejnoprávních subjektů může jít o poskytování určitého typu komunální (veřejné) služby veřejnosti, a to buďto bezúplatně, nebo za určité zvýhodněné ceny. V případě soukromých subjektů je služba „bikesharing“ poskytována zásadně na komerční bázi, tedy primárně za účelem dosažení zisku. Služba „bikesharing“ může být provozována buďto s běžnými koly a koloběžkami, nebo (častěji) s koly a koloběžkami s přídatným elektromotorem.

K užívání sdílených kol a koloběžek je nezbytné stažení mobilní aplikace, registrace uživatele a nastavení způsobu úhrady za užití služby (provazba s platební kartou uživatele, zaplacení paušální částky za možnost užívat službu v určitém období, zakoupení „kreditu“ na jednotlivé jízdy apod.). Prostřednictvím aplikace je možné provozovatelem nabízená sdílená kola a sdílené koloběžky „odemykat“ k jízdě (zpravidla naskenováním QR kódu) a po ukončení jízdy opět „uzamykat“. Platba za užití kola nebo koloběžky se uživateli účtuje dle ceníků jednotlivých provozovatelů služby, a to v závislosti na době, po kterou mohl být předmětný dopravní prostředek užíván; neobvyklé není ani účtování smluvních pokut za porušení podmínek užití kola či koloběžky.

Sdílená kola a sdílené koloběžky jsou za využití moderních technologií (internet, GPS) neustále lokalizovány a monitorovány, tj. hlásí svoji aktuální polohu (se zohledněním drobnějších odchylek daných technologií GPS), stav baterie a dojezdovou vzdálenost, kterou na její aktuální nabití ujedou, a to jak provozovateli, tak v mobilní aplikaci všem potencionálním uživatelům. Provozovatelé mají rovněž prostřednictvím nastavení aplikace možnost ovlivnit, kam budou po ukončení jízdy kola a koloběžky uživateli odloženy. Uzamčení kola či koloběžky po skončení jízdy může být v aplikaci podmíněno např. vyfotografováním jejich umístění.



Podle způsobu provozování služby „bikesharing“, resp. modelu, ve kterém je poskytována, lze rozlišovat mezi následujícími systémy:

a) *Systém pevných stanovišť*

Sdílená kola a sdílené koloběžky jsou zájemcům z řad veřejnosti nabízeny k užití z pevně zbudovaných stanovišť (tzv. „doků“) se stojany, jejichž součástí mohou být v případě elektrokol a elektrokoloběžek dobíjecí stanice. Jízdu lze započít a ukončit zásadně vždy v některém z pevně zbudovaných „doků“.

b) *Systém virtuálních stanovišť*

Sdílená kola a sdílené koloběžky jsou zájemcům z řad veřejnosti nabízeny k užití z míst, která jsou provozovatelem služby určena „virtuálně“ na mapě zobrazované v mobilní aplikaci. Jízdu lze ukončit a kolo či koloběžku „uzamknout“ pouze na virtuálním stanovišti. Z tohoto místa je v aplikaci nabízena k jízdě dalším potenciálním uživatelům.

c) *Systém zón pro umístování*

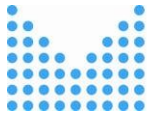
Na pomezí systému virtuálních stanovišť a free-floatingového systému se nachází systém zón pro umístování. Provozovatel služby na mapě zobrazované v mobilní aplikaci vymezuje zakázané zóny (části území města), kde nelze jízdu ukončit a kolo či koloběžku uzamknout. Mimo tyto zakázané zóny lze předmětný dopravní prostředek odložit na libovolné veřejné prostranství. Z tohoto místa je v aplikaci nabízen k jízdě dalším potenciálním uživatelům.

d) *Systém free-floating*

Odkládání (umístování) sdílených kol a koloběžek není ze strany provozovatele žádným způsobem technicky omezeno (regulováno). Uživatel je umožněno po skončení jízdy kolo či koloběžku odložit a uzamknout na libovolně zvoleném veřejném prostranství. Z tohoto místa je v aplikaci dotčený dopravní prostředek následně nabízen k jízdě dalším potenciálním uživatelům.

V případě systémů bez stanovišť s nabíjecími stanicemi nechávají provozovatelé služby „vybitá“ kola a koloběžky svážit k nabití a následně je opět rozmisťují na zpravidla předem určená či vytipovaná veřejná prostranství, odkud je nabízí veřejnosti k dalšímu úplatnému užívání.

Z hlediska smluvních typů upravených v zákoně č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „občanský zákoník“), uzavírají majitelé sdílených kol a koloběžek (provozovatelé služby) a uživatelé předmětné služby



s ohledem na § 1746 odst. 1 občanského zákoníku buďto smlouvy nájemní,¹ je-li za dočasné užití kola či koloběžky sjednána úplata, nebo smlouvy o výpůjčce,² je-li dočasné užití věci bezplatné. Neboť je v podmínkách českých měst služba „bikesharingu“ poskytována téměř výlučně na komerční bázi (tedy na základě nájemních smluv a primárně za účelem dosažení zisku), zaměřuje se výklad této metodické pomůcky dále pouze na tuto eventualitu.

Pro to, aby mohla být komerční služba „bikesharingu“ poskytnuta, **není nezbytné, aby její uživatel a poskytovatel byli na místě v osobním kontaktu.** V daném případě dochází k uzavření nájemní smlouvy distančním způsobem, tj. prostřednictvím prostředku komunikace na dálku,³ s tím, že předmět nájmu – ke zpoplatněnému užití nabízený sdílený dopravní prostředek (kolo či koloběžku) – je po uzavření smlouvy možné užít bezprostředně na místě.

Dle § 546 občanského zákoníku platí, že právně jednat, tedy mimo jiné i učinit nabídku k uzavření smlouvy,⁴ lze konáním nebo opomenutím; může se tak přitom stát výslovně nebo jiným způsobem nevzbuzujícím pochybnost o tom, co jednající osoba chtěla projevit. Z výše popsaného jednání provozovatelů „bikesharingu“ jednoznačně vyplývá, že umístění kola nebo koloběžky na veřejném prostranství, ať už je učiněno jimi samotnými, nebo po ukončení jízdy uživatelem služby (o tom, kam má být kolo či koloběžka po skončení jízdy odložena a co se s ní bude následně dít dále, rozhoduje v rámci nastavení mobilní aplikace provozovatel), a označení konkrétního dopravního prostředku v mobilní aplikaci jako volného k pronajmutí, **představuje učinění nabídky na poskytnutí služby „bikesharingu“, resp. uzavření nájemní smlouvy.** K uvedenému závěru lze dospět za použití ustanovení § 1732 odst. 2 občanského zákoníku, v rámci kterého je upravena právní domněnka (veřejné) nabídky na uzavření smlouvy u návrhu poskytnout službu při podnikatelské činnosti reklamou, v katalogu nebo vystavením zboží s výhradou vyčerpání zásob nebo ztráty schopnosti podnikatele plnit.⁵

Pouze pro pořádek je třeba uvést, že služba „bikesharing“ – poskytovaná na komerční bázi – bude jednoznačně výkonem podnikatelské činnosti ve smyslu

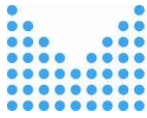
¹ Dle § 2201 a násl. občanského zákoníku.

² Dle § 2193 a násl. občanského zákoníků.

³ Srov. v této souvislosti § 1820 a násl. občanského zákoníku.

⁴ Dle § 1732 odst. 1 občanského zákoníku platí: „Právní jednání směřující k uzavření smlouvy je nabídkou, pokud obsahuje podstatné náležitosti smlouvy tak, aby smlouva mohla být uzavřena jeho jednoduchým a nepodmíněným přijetím, a pokud z něho plyne vůle navrhovatele být smlouvou vázán, bude-li nabídka přijata.“

⁵ Vzhledem ke všem okolnostem na jednání provozovatele „bikesharingu“ zřejmě nelze nahlížet jako na prosté učinění výzvy k podání nabídky. Prizmatem ustanovení § 1732 odst. 2 občanského zákoníku komentářová literatura ostatně nahlíží i na jiné „jednoduché služby“, například výslovně na půjčení automobilu, viz HULMÁK, Milan. In. HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník V. Závazkové právo. Obecná část (§ 1721–2054). Komentář.* 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 70 - 82.



§ 420 občanského zákoníku, potažmo § 2 zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „živnostenský zákon“), a to v oboru živnosti volné „pronájem a půjčování věcí movitých“. Podnikatelskou činnost uvedených provozovatelů je v daném kontextu možno označit za již zmíněné „poskytování služeb“.

Byť živnostenský zákon pojem „poskytování služeb“ užívá, jeho obsah nedefinuje. K významu tohoto pojmu lze nicméně přiměřeně odkázat na legální definici pojmu služba pro účely zákona č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, ve znění pozdějších předpisů, dle jehož § 2 odst. 1 písm. g) se službou rozumí *„jakákoliv podnikatelská činnost, která je určena k nabídce spotřebiteli, včetně práv a závazků s touto činností souvisejících“*. Z hlediska teorie lze pojem „poskytování služeb“ obecně definovat jako činnost uspokojující lidskou potřebu. V ekonomii, managementu i v běžném životě označuje poskytnuté zdroje nebo výstup práce poskytovatele, který má pro zákazníka hodnotu nebo mu přináší užitek či zážitek. Philip Kotler a Kevin Lane Keller definují službu následovně: *„Služba je jakýkoli akt nebo výkon, který může jedna strana nabídnout jiné straně a který je svou podstatou nehmotný a nevede ke změně vlastnictví čehokoliv.“* Typické pro poskytnutí služby rovněž je, že vlastnické právo k věci, prostřednictvím které je služba poskytnuta, nepřechází na zákazníka, ale zůstává poskytovateli.



2. Umíst'ování „bikesharingových“ kol a koloběžek na veřejná prostranství a problematika užívání veřejných prostranství

2.1. Problematika užívání veřejných prostranství obecně

Pojem veřejné prostranství legálně definuje § 34 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o obcích“), tak, že jím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru. Veřejné prostranství jakožto materiální statek, ať už přírodní, nebo lidskou činností vytvořený, představuje jeden z možných předmětů tzv. veřejného užívání.⁶

Veřejným užíváním se rozumí užívání všeobecně přístupných materiálních statků, které odpovídá jejich účelovému určení, předem neomezeným okruhem uživatelů, přičemž smysl veřejného užívání spočívá v poskytování užitku, ve schopnosti „být užíván“.⁷ Veřejné užívání se dělí na užívání obecné a užívání zvláštní, přičemž oba dva způsoby mají veřejnoprávní povahu – vůle vlastníka materiálního statku zde nehraje žádnou roli.⁸

Obecné užívání již předválečná teorie vymezovala jako užívání věci odpovídající jejímu určení a nevylučující ze stejného užívání ostatní.⁹ Podstatná zde je neomezenost možných uživatelů – uživatelem může být kdokoli. Právní možnost obecného užívání totiž vzniká přímo ze zákona (není pro něj nezbytné žádné veřejnoprávní povolení). Z důvodu, že zákon v případě veřejných prostranství pozitivně nevymezuje obsah obecného užívání, platí, že jím je užívání obvyklé vzhledem k účelovému určení tohoto materiálního statku, přičemž současně musí být toto užívání přiměřené faktickému stavu toho kterého veřejného prostranství. Doktrína uvádí, že užívání veřejných prostranství lze podle hlavního (převažujícího) účelu rozdělit do následujících skupin: „a) účel dopravní (ulice, chodníky), b) účel pobytu a sociální interakce (náměstí, tržiště), c) účel rekreační (veřejná zeleň, parky)“.¹⁰ Pro obecné užívání je rovněž charakteristické, že je zásadně bezplatné.¹¹

⁶ Mezi další předměty veřejného užívání bývají řazeny zejména pozemní komunikace, voda, krajina, les, ovzduší, některé druhy energií a radiové spektrum, viz STAŠA, Josef. In. HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní právo. Obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 221 a 222.

⁷ Tamtéž, s. 219.

⁸ Nález Ústavního soudu ze dne 22. března 2005, sp. zn. Pl. ÚS 21/02.

⁹ HÁCHA, Emil a kol. *Slovník veřejného práva československého. II. svazek*. Praha: Epolex Bohemia, 2000, s. 991.

¹⁰ ČERNÍN, Karel. *Veřejná prostranství, terra incognita*. Právník, 2016, č. 10, s. 804.

¹¹ STAŠA, Josef. In. HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní právo. Obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 220-221.



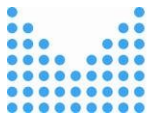
Zvláštním užíváním je takové užívání veřejně přístupného materiálního statku, které překračuje meze obecného užívání, tedy omezuje či vylučuje z užívání ostatní (potencionální) uživatele. Byť z teorie správního práva vyplývá, že jedním ze znaků zvláštního užívání je jeho podmíněnost veřejnoprávním povolením, resp. že povolení ke zvláštnímu užívání vzniká pro určitého uživatele na základě konstitutivního správního aktu vydaného příslušným správním úřadem, uvedené dle Ústavního soudu neplatí pro zvláštní užívání veřejných prostranství, neboť zákon na vydání takového povolení nepamatuje.¹² Zvláštní užívání veřejného prostranství je tak regulováno toliko prostřednictvím fiskálního nástroje – zavedením místního poplatku za užívání veřejného prostranství [to však pouze ve vztahu k těm způsobům zvláštního užívání, jež taxativně vymezuje § 4 odst. 1 zákona č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o místních poplatcích“)¹³].

Kromě uvedeného konstantní judikatura jednoznačně dovozuje, že se zvláštním užíváním veřejného prostranství je spojena povinnost osoby obstarat si soukromoprávní titul k tomuto užívání (např. formou výprosy, výpůjčky, nájmu, pachtu apod.) od vlastníka pozemku, na němž se veřejné prostranství nachází, a to ať už jím je samotná obec, nebo jiná fyzická nebo právnická osoba. Povinnost obstarat si soukromoprávní titul k užívání cizí nemovité věci vyplývá z právní úpravy vlastnictví; bez tohoto titulu se bude zpravidla jednat o bezdůvodné obohacení (§ 2991 občanského zákoníku).¹⁴ Mohou tak nastávat situace, kdy osoba, která užívá veřejné

¹² Nález Ústavního soudu ze dne 27. července 2021, sp. zn. Pl. ÚS 7/21 (Heřmanův Městec).

¹³ Způsoby zvláštního užívání vymezené v § 4 odst. 1 zákona o místních poplatcích nepředstavují všechny myslitelné způsoby zvláštního užívání veřejných prostranství, nýbrž pouze ty z nich, které lze zpoplatnit místním poplatkem. Existují tedy i takové způsoby zvláštního užívání veřejného prostranství, které poplatku nepodléhají, srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. srpna 2019, č. j. 3 As 3/2018-46, bod 31.

¹⁴ Namátkou rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 9. září 1998, č. j. 10 Ca 154/98-21, rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. července 2009, č. j. 9 Afs 86/2008-89, či naposledy náleží Ústavního soudu ze dne 27. července 2021, sp. zn. Pl. ÚS 7/21, v němž se Ústavní soud se k nezbytnosti obstarání soukromoprávního titulu k užívání veřejného prostranství vyjádřil takto: „Důvodem, proč je takové soukromoprávní povolení nezbytné, je ochrana vlastnického práva [čl. 11 odst. 1 Listiny základních práv a svobod (dále jen "Listina")]. Zvláštní užívání veřejného prostranství je způsobitelné citelným způsobem omezit vlastnictví. Je to dáno povahou činností, které pod zvláštní užívání podle § 4 zákona o místních poplatcích spadají (provádění výkopových prací, umístění dočasných staveb a zařízení sloužících pro poskytování prodeje a služeb, pro umístění stavebních nebo reklamních zařízení, zařízení cirkusů, lunaparků a jiných obdobných atrakcí, umístění skládek, vyhrazení trvalého parkovacího místa a užívání tohoto prostranství pro kulturní, sportovní a reklamní akce nebo potřeby tvorby filmových a televizních děl). Existuje-li v zákoně veřejnoprávní institut omezující vlastnické právo, aniž by s tímto omezením spojoval poskytnutí náhrady, je nezbytnou podmínkou jeho ústavní konformity souhlas vlastníka [viz náleží ze dne 9. 1. 2008 sp. zn. II. ÚS 268/06 (N 2/48 SbNU 9), bod 31. odůvodnění]. Za zvláštní užívání se vlastníkovi neposkytuje náhrada. Místní poplatek za (zvláštní) užívání veřejného prostranství za tuto náhradu považovat nelze, neboť jeho příjemcem je obec [§ 7 odst. 1 písm. e) zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů], přičemž obec nemusí být vždy vlastníkem veřejného prostranství. Navíc zavedení tohoto poplatku je pouze fakultativní (srov. slova "může zavést" v § 1 zákona o místních poplatcích). Z těchto důvodů je možné zvláštní užívání veřejného prostranství jen se souhlasem vlastníka pozemku. Ústavní



prostranství zvláštním způsobem, bude za toto užívání kromě místního poplatku platit též soukromoprávní úhradu (zpravidla nájem) vlastníkovi pozemku, na němž se předmětné veřejné prostranství nachází.

Veřejná prostranství dle své zákonné definice zahrnují též chodníky a ulice, které je možno podřadit pod kategorii pozemních komunikací. Pozemní komunikace jsou předmětem veřejného užívání se speciální právní úpravou obsaženou zejména v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). Obecné užívání pozemních komunikací upravuje § 19 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, jenž stanoví, že „[v] *mezích zvláštních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích a za podmínek stanovených tímto zákonem 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. Uživatel se musí přizpůsobit stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu dotčené pozemní komunikace.*“

Zvláštní užívání pozemních komunikací upravuje § 25 zákona o pozemních komunikacích, avšak pouze ve vztahu k užívání dálnic, silnic a místních komunikací (tj. nikoliv komunikací účelových). Dle předmětného ustanovení platí, že k užívání jmenovaných kategorií pozemních 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 s předchozím souhlasem Ministerstva vnitra, jde-li o dálnici, v ostatních případech se souhlasem Policie České republiky. V § 25 odst. 6 zákona o pozemních komunikacích jsou taxativním způsobem vymezeny případy, kdy se jedná o zvláštní užívání dálnice, silnice nebo místní komunikace (nad rámec tohoto výčtu se o zvláštní užívání ve smyslu zákona o pozemních komunikacích nejedná).¹⁵

Z výše uvedeného vyplývá, že se veřejné užívání veřejných prostranství a pozemních komunikací překrývá. Neboť jsou pozemní komunikace podkategorií veřejných prostranství, jež mají na rozdíl od ostatních druhů veřejných prostranství zákonem přímo upravené podmínky jejich obecného a zvláštního užívání, postupuje se při jejich užívání primárně podle zákona o pozemních komunikacích. Tuto skutečnost lze dovodit mimo jiné z nálezu Ústavního soudu ze dne 2. června 2009, sp. zn. Pl. ÚS 47/06, body 27 a 28.

soud konstatuje, že z právní úpravy vlastnického práva vyplývá nutnost vyžádat si soukromoprávní souhlas vlastníka nemovité věci, na níž je veřejné prostranství, k jejímu užití spadajícímu pod zvláštní užití veřejného prostranství. Ani veřejnoprávní úprava zvláštního užívání veřejného prostranství nic nemění na nezbytnosti opatřit si tento soukromoprávní souhlas.“

¹⁵ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. října 2020, č. j. 10 As 241/2020-32.



Uvedené však neznamená, že pokud je pozemní komunikace užívána zvláštním způsobem uvedeným v § 25 odst. 6 zákona o pozemních komunikacích, je tím současně vyloučeno zvláštní užívání veřejného prostranství. Zvláštní užívání veřejného prostranství lze v daném kontextu chápat jako obecnější a nadřazenou kategorii. Zákon o místních poplatcích v § 4 odst. 1 za zvláštní užívání veřejných prostranství, která podléhají místnímu poplatku za užívání veřejného prostranství, například považuje řadu způsobů zvláštního užívání, jež jsou současně podřaditelné pod taxativní výčet uvedený v § 25 odst. 6 zákona o pozemních komunikacích, a to včetně vyhrazení trvalého parkovacího místa, k němuž může z povahy věci dojít pouze na pozemních komunikacích. Na druhou stranu Nejvyšší správní soud označuje za zvláštní užívání veřejného prostranství i takové užívání místní komunikace (chodníku), které nelze podřadit pod taxativní výčet způsobů zvláštního užívání pozemních komunikací vymezený v § 25 odst. 6 zákona o pozemních komunikacích (v konkrétním případě umístění popelnice na chodníku mimo svozové dny).¹⁶

2.2. Umíst'ování kol a koloběžek na veřejná prostranství a jejich nabízení k jízdě v rámci komerční služby „bikesharing“ z hlediska veřejného užívání veřejných prostranství

V případě umíst'ování kol a koloběžek s přídatným motorem na veřejná prostranství v rámci služby „bikesharing“ se **Ministerstvo vnitra a Ministerstvo dopravy po zvážení všech okolností přiklání k závěru, že se nejedná o obecné užívání veřejných prostranství, nýbrž o užívání zvláštní.** K uvedenému závěru se ve svém vyjádření ze dne 28. prosince 2021, č. j. MF-34323/2021/3903-3, přiklání rovněž **Ministerstvo financí.** Ministerstva vycházejí ze skutečnosti, že předmětné umíst'ování kol a koloběžek na veřejná prostranství je jejich vlastníky (provozovateli) **prováděno záměrně, organizovaně, hromadně a ve značném počtu případů, a především v rámci výkonu specifické podnikatelské činnosti** (nabízení dotčených dopravních prostředků ke krátkodobému pronájmu). Uvedený podnikatelský způsob užívání veřejného prostranství **nelze podřadit pod obvyklé účely,** k nimž jsou veřejná prostranství veřejností využívána (účel dopravní, účel pobytu a sociální interakce a účel rekreační).

Dalším důvodem, proč je nezbytné se přiklonit k závěru, že umístění dotčených kol či koloběžek na veřejná prostranství představuje zvláštní užívání veřejných prostranství, je fakt, že **organizované a hromadné umístění těchto dopravních prostředků na veřejná prostranství omezuje či přímo vylučuje ostatní (potencionální) uživatele z obecného užívání.** Praxe obcí a měst jednoznačně dokládá, že dotčené dopravní prostředky mohou výrazným způsobem znesnadňovat pohyb na veřejných prostranstvích, a to zejména v případech, kdy pro ně nejsou

¹⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. srpna 2019, č. j. 3 As 3/2018-46.



zřízena pevná stanoviště či doky (stojany), resp. existují stanoviště toliko „virtuální“, případně ani ty ne (systém „free-floating“ či systém „zón pro umístování“).

Z výše uvedeného vyplývá, že obchodní model provozovatelů služby „bikesharing“ je z podstatné části založen na významném využívání ploch veřejných prostranství, jež mají sloužit k obecnému užívání široké veřejnosti, a to pro vlastní soukromé komerční aktivity. Tento v podmínkách České republiky relativně nový způsob užívání veřejných prostranství se v podstatných znacích příliš neliší od jiných soukromých komerčních způsobů užívání veřejných prostranství, které jsou v praxi dlouhodobě uznávány za zvláštní užívání veřejného prostranství, např. umístění reklamních cedulí typu „A“ či „T“ o rozměrech často do 1 m² či vystavení zboží před prodejny na veřejném prostranství, umístění prodejního pultu na veřejné prostranství, umístění židlí a stolků před restaurační zařízení na veřejné prostranství či umístění mobilní provozovny (pojízdné prodejny) na veřejné prostranství.

Současně je třeba upozornit, že shora uvedené využívání veřejného prostranství k organizovaným podnikatelským účelům nelze směřovat s běžným odložením kola na veřejném prostranství, neboť jde z povahy věci o diametrálně odlišné situace – veřejné prostranství je jeho uživateli užíváno ke zcela odlišným, tj. obvyklým účelům. Je zásadní rozdíl v tom, zda někdo na veřejném prostranství odloží kolo či koloběžku např. za účelem krátkodobého vyřízení osobních záležitostí (než si nakoupí v obchodě), a v tom, zda určitý subjekt v nezanedbatelném počtu kusů **cíleně umístuje či umožňuje ponechávat kola a koloběžky na veřejném prostranství, a to za účelem učinění nabídky veřejnosti k jejich komerčnímu užití (krátkodobému nájmu) v rámci jím poskytované podnikatelské služby.**

Při posuzování toho, zda je určitá část veřejného prostranství v důsledku jednání či opomenutí konkrétní osoby užívána obecným či zvláštním způsobem **je nezbytné přihlížet k účelovému určení toho kterého veřejného statku.** Taktéž je třeba podotknout, že v obecné rovině za zvláštní užívání veřejného prostranství, potažmo pozemních komunikací, nelze považovat obvyklou jízdu na kole či koloběžce s přídatným motorem, resp. jejich užívání osobou, která má dotčený dopravní prostředek pronajatý, neboť v dané chvíli bude veřejné prostranství užíváno zpravidla obecným způsobem.

2.3. Možnosti regulace umístování „bikesharingových“ kol a koloběžek na veřejná prostranství z pohledu obcí

Ze skutečnosti, že umístování kol a koloběžek v rámci služby „bikesharing“ na veřejná prostranství odkud jsou v rámci podnikatelské činnosti jejich vlastníků (provozovatelů) nabízeny prostřednictvím mobilních aplikací ke krátkodobému pronájmu představuje zvláštní užívání veřejného prostranství, vyplývají pro obce



s ohledem na shora vyložené teoretické a judikatorní závěry následující nástroje regulace.

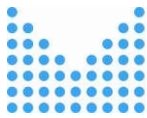
2.3.1. Regulace za využití nástrojů soukromého práva

Zvláštní užívání veřejného prostranství dle zmiňované judikatury není možné bez soukromoprávního souhlasu jeho vlastníka, přičemž ve většině případů bude tímto vlastníkem samotná obec. Tento soukromoprávní souhlas s užíváním může mít různou podobu a formu, a může být jak úplatný (zejména nájem), tak bezúplatný (výpůjčka, výprosa). V rámci sjednání soukromoprávního titulu ke zvláštnímu užívání veřejného prostranství si smluvní strany v rámci smluvní svobody mohou dohodnout konkrétní podmínky jeho užívání, a dokonce i smluvní pokuty jako sankce za porušení dojednaných smluvních povinností (§ 2048 a násl. občanského zákoníku). Závisí přitom na smluvní autonomii stran, zda k takové smlouvě přistoupí, nebo nikoliv.

Jinými slovy řečeno, obce v případě veřejných prostranství v jejich vlastnictví mohou rozhodovat, zda a za jakých podmínek umožní jejich užívání zvláštním způsobem, tedy k umístění „bikesharingových“ kol a koloběžek nabízených na veřejných prostranstvích k pronájmu. V případě absence soukromoprávního souhlasu vlastníka veřejného prostranství s jeho zvláštním užíváním se tomuto vlastníkovi nabízí ochrana poskytovaná civilními soudy dle § 12 občanského zákoníku (uvažovat lze o zápůrčí žalobě, žalobě z rušené držby, žalobě na vydání bezdůvodného obohacení, ale také o žalobě na náhradu škody způsobené obci v důsledku nedovoleného užívání její nemovité věci apod.). Za splnění zákonem předvídaných podmínek též není vyloučena ochrana prostřednictvím svépomoci.

Svépomoc upravuje občanský zákoník ve svém § 14, dle něž platí, že si každý může přiměřeným způsobem pomoci k svému právu sám, je-li jeho právo ohroženo a je-li zřejmé, že by zásah veřejné moci přišel pozdě. Hrozí-li neoprávněný zásah do práva bezprostředně, může jej každý, kdo je takto ohrožen, odvrátit úsilím a prostředky, které se osobě v jeho postavení musí jevit vzhledem k okolnostem jako přiměřené. Při naplnění shora uvedených podmínek není vyloučeno, aby obec z titulu ochrany svého vlastnického práva k veřejnému prostranství před neoprávněným užíváním kolo či koloběžku (stejně jako jinou movitou věc představující neoprávněný zábor) z veřejného prostranství sama vhodným způsobem odklidila. V případě nákladů spojených s tímto odklizením přitom nelze vyloučit možnost jejich vymáhání po provozovateli služby z titulu náhrady škody vzniklé v důsledku neoprávněného užívání nemovité věci obce (zaviněný protiprávní zásah do absolutního práva poškozeného ve smyslu § 2910 občanského zákoníku).

Z výše uvedeného vyplývá, že obce nejsou v soukromoprávní rovině odkázány toliko na s provozovateli služby „bikesharing“ v praxi uzavíraná právně nezávazná memoranda, nýbrž mohou vystupovat z podstatně silnější pozice vyplývající z titulu ochrany vlastnického práva k veřejným prostranstvím v jejich majetku.



V souvislosti s pravidly o hospodaření s obecním majetkem by ze strany obcí neměly být opomíjeny povinnosti týkající se zveřejňování záměrů určitá veřejná prostranství ve vlastnictví obce pro účely umístění „bikesharingových“ kol a koloběžek pronajmout, vypůjčit či poskytnout jako výprosu na úřední desce obecního úřadu, a to po dobu nejméně 15 dnů před rozhodnutím příslušného orgánu obce, nepůjde-li o nájem, výpůjčku nebo výprosu kratší než 30 dnů (§ 39 odst. 1 a 3 zákona o obcích). Rozhodování o uzavření příslušné smlouvy v daném případě spadá do nevyhrazené pravomoci rady obce (§ 102 odst. 3 zákona o obcích), z čehož vyplývá, že její rada obce může svěřit starostovi obce nebo obecnímu úřadu, případně že si tuto pravomoc může vyhradit zastupitelstvo obce (§ 84 odst. 4 zákona o obcích). V podrobnostech o povinnostech obcí při nakládání s obecním majetkem lze odkázat na aktuální metodické doporučení Ministerstva vnitra.¹⁷

2.3.2. Regulace za využití fiskálního nástroje – místního poplatku za užívání veřejného prostranství

Dle § 14 ve spojení s § 1 písm. c) a § 4 zákona o místních poplatcích je obec oprávněna na svém území formou obecně závazné vyhlášky zavést místní poplatek za užívání veřejného prostranství. Předmětný poplatek se vybírá za zvláštní způsoby užívání veřejného prostranství vymezené taxativním způsobem v § 4 odst. 1 zákona o místních poplatcích, mimo jiné též za tzv. „umístění zařízení pro poskytování služeb“.¹⁸ Poplatku podléhá toliko zvláštní užívání veřejných prostranství, jež obec v obecně závazné vyhlášce, kterou poplatek zavádí, výslovně určí, resp. označí (§ 14 odst. 4 zákona o místních poplatcích).¹⁹

Pod „umístění zařízení pro poskytování služeb“, jež podléhá místnímu poplatku za užívání veřejného prostranství, lze podřadit i situace, kdy jsou na veřejná prostranství umístěvány sdílená kola a sdílené koloběžky, které jsou z těchto míst

¹⁷ Metodické doporučení k činnosti územních samosprávných celků 7.2 – Povinnosti při nakládání s obecním majetkem podle zákona o obcích, dostupné na: <https://www.mvcr.cz/odk2/soubor/metodicke-doporuceni-k-cinnosti-usc-c-7-2-povinnosti-obci-pri-nakladani-s-obecnim-majetkem-podle-zakona-o-obcich.aspx>

¹⁸ Dalšími způsoby zvláštního užívání veřejného prostranství, které podléhají zavedenému místnímu poplatku, jsou provádění výkopových prací, umístění dočasných staveb a zařízení sloužících pro poskytování prodeje a služeb, umístění stavebních nebo reklamních zařízení, zařízení cirkusů, lunaparků a jiných obdobných atrakcí, umístění skládek, vyhrazení trvalého parkovacího místa a užívání veřejného prostranství pro kulturní, sportovní a reklamní akce nebo potřeby tvorby filmových a televizních děl.

¹⁹ Blíže k problematice zavádění místního poplatku za užívání veřejného prostranství viz CHODŮR, Pavel In. FURKOVÁ, Petra a kol. *Obecně závazné vyhlášky v praxi obcí*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022, s. 191 až 217, či Metodické doporučení k činnosti územních samosprávných celků 3.1 – Proces tvorby a vydávání obecně závazných vyhlášek obcí – místní poplatky, dostupné na: <https://www.mvcr.cz/odk2/soubor/metodicke-doporuceni-k-cinnosti-usc-c-3-1-proces-tvorby-a-vydavani-obecne-zavaznych-vyhlassek-obci-mistni-poplatky.aspx>



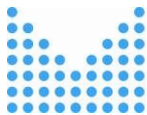
v rámci výkonu podnikatelské činnosti nabízeny ke krátkodobému úplatnému užití (pronájmu). K uvedenému závěru lze dopět z následujících důvodů.

a) *Sdílená kola a sdílené koloběžky jako „zařízení“*

Pod pojmem „zařízení“ užívaným v § 4 odst. 1 zákona o místních poplatcích nelze rozumět toliko „zařízení“ definovaná v § 3 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších právních předpisů (dále jen „stavební zákon“). Zde je pojem „zařízení“ definován pro účely veřejného stavebního zákona tak, že se jím rozumí *„informační a reklamní panel, tabule, deska či jiná konstrukce a technické zařízení, pokud nejde o stavbu podle § 2 odst. 3“*. Byť všechna zařízení ve smyslu stavebního zákona budou rovněž zařízeními ve smyslu § 4 odst. 1 zákona o místních poplatcích, lze v návaznosti na závěry judikatury správních soudů a doktríny, historický vývoj právní úpravy zpoplatnění umístování zařízení na veřejná prostranství a jazykový a objektivně teleologický výklad pojmu „zařízení“ užívaného v § 4 odst. 1 zákona o místních poplatcích mít za to, že **obsahový význam tohoto pojmu není „zařízeními ve smyslu stavebního zákona“ vyčerpán, resp. jeho význam je širší.**

Předně je třeba poznamenat, že **právní řád České republiky užívá pojmu „zařízení“ v různých právních předpisech, a to s nejrůznějšími významy**, které se s obsahovým významem pojmu zařízení, jak jej vymezuje stavební zákon, nikterak nekryjí (srov. např. význam pojmu „zařízení“, s nímž pracují ve svých ustanoveních zákon o obcích, občanský zákoník a další). V této souvislosti lze též poukázat na fakt, že dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), jsou pro účely tohoto zákona **za „zařízení“ považovány tzv. osobní přepravníky** (voztíka Segway), viz § 2 písm. nn) uvedeného zákona, dle kterého platí, že *„osobní technický prostředek je osobní přepravník se samovyvažovacím zařízením, nebo obdobné zařízení“*, byť je třeba uvést, že kola a koloběžky samozřejmě osobním přepravníkem ani obdobným zařízením ve smyslu zákona o silničním provozu nejsou.

Z historické perspektivy je třeba poukázat na fakt, že *„umístění zařízení sloužících k poskytování služeb“* je jedním z dílčích předmětů poplatku za užívání veřejného prostranství již od počátku účinnosti zákona o místních poplatcích, **tedy od 1. ledna 1991**. Definice pojmu zařízení obsažená v § 3 odst. 2 stavebního zákona se v právním řádu však vyskytuje **až od 1. ledna 2007**, kdy nabyl dotčený zákon účinnosti. Předchozí právní úprava veřejného stavebního práva obsažená v zákoně č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění účinném do 31. prosince 2006, **vlastní definici pojmu zařízení neobsahovala**, resp. od § 71 odst. 2 byla zavedena toliko legislativní zkratka „zařízení“ pro informační, reklamní a propagační zařízení, přičemž dotčený zákon pojmu „zařízení“ jinak napříč svými ustanoveními používal v různých významech. Z uvedeného vyplývá,



že pozdější úprava provedená stavebním zákonem nemůže poskytovat vyčerpávající definici pojmu „zařízení pro poskytování služeb“, s nímž pracuje historicky starší § 4 odst. 1 zákona o místních poplatcích. Pojem „zařízení pro poskytování služeb“ je tudíž nezbytné vykládat v souladu s jeho obvyklým jazykovým významem, jaký měl od počátku účinnosti zákona o místních poplatcích.

Za poznámku v této souvislosti stojí, že k obdobným závěrům v minulosti dospěl i Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 13. září 2019, č. j. 48 Af 26/2017-63, bod 30, a to v případě výkladu pojmu „stavební zařízení“, jehož umístění na veřejném prostranství je rovněž dílčím předmětem poplatku dle § 4 odst. 1 zákona o místních poplatcích. Dle názoru uvedeného soudu nelze ze shora předestřených důvodů výklad dotčeného pojmu obsaženého v zákoně o místních poplatcích opřít o definici pojmu zařízení, jež je obsažena ve stávajícím stavebním zákoně. Tyto závěru pak potvrzuje i nejnovější judikatura Nejvyššího správního soudu k významu pojmu „reklamní zařízení“ (rozsudek ze dne 10. října 2022, č. j. 10 Afs 37/2020-64, bod 28).²⁰

Z historické soudní judikatury dále vyplývá, že „zařízeními pro poskytování prodeje a služeb“ ve smyslu § 4 odst. 1 zákona o místních poplatcích **mohou být i dodávkové automobily**. V dané záležitosti Krajský soud v Brně ve svém rozsudku ze dne 13. března 2000, č. j. 29 Ca 92/99-37, konkrétně uvedl: *„Pokud jde o pojem ‚prodejní zařízení‘, dle názoru soudu lze tento pojem interpretovat tak, že jde o věc určenou k tomu, aby byla používána při prodeji zboží tím způsobem, že zboží z ní bude nabízeno s možností bezprostředního uzavření kupní smlouvy, případně v ní zboží může být současně též vystaveno či uskladněno. Automobily žalobce tato kritéria splňují, neboť jde o speciálně upravené dodávkové automobily sloužící k okamžitému prodeji nabízeného zboží z ložné plochy.“*

Rovněž odborná veřejnost ve svých publikacích dlouhodobě uvádí, že **umístování pojízdných prodejen na veřejná prostranství** je pro účely místního poplatku dle § 4 zákona o místních poplatcích subsumovatelné pod umístování „zařízení sloužících pro poskytování prodeje a služeb“. V této souvislosti se např. uvádí: *„Za prodejní zařízení jsou pro účely místních poplatků považovány i pojízdné prodejny. Praxe prokázala, že tento druh prodeje je zcela obvyklý. Nejedná se pouze o větší společnosti využívající tento způsob prodeje, ale i drobné prodejce. Jde například o prodej zeleniny, drogerie, knih a sezónního ovoce z jakéhokoliv motorového vozidla. Pro úplnost je ovšem třeba dodat, že pokud tato vozidla využívají*

²⁰ Nejvyšší správní soud k významu pojmu „reklamní zařízení“ užívanému § 4 odst. 1 zákona o místních poplatcích konstatoval, že podstatné pro zpoplatnění je, zda účelem předmětného „zařízení“ je šíření reklamy, přičemž „[n]ezáleží na tom, zda se jedná o reklamní zařízení ve smyslu stavebního zákona a zda umístění tohoto zařízení nebo jeho sestavení podléhá povolovacímu procesu podle stavebního zákona.“



*v rámci své provozní činnosti dálnice, silnice nebo místní komunikace obecným užíváním, tj. jízdou, zastavením nebo stáním bez úmyslu prodávat, nejedná se o zvláštní užívání tohoto prostranství a ke zpoplatnění nedochází.*²¹

Je-li v souladu s jazykovým, judikatorním a doktrinálním výkladem možné pod pojem „zařízení sloužící pro poskytování prodeje a služeb“ podřadit i motorová vozidla (pojízdné prodejny), která stojí na veřejných prostranstvích za účelem prodeje zboží, **pak nelze nalézt důvod, proč odlišně přistupovat k umístování kol a koloběžek na veřejná prostranství, jehož účelem je nabízet veřejnosti poskytnutí podnikatelské služby „bikesharing“.** Jinými slovy, je-li pod interpretovaný pojem „zařízení“ pro účely místního poplatku za užívání veřejného prostranství subsumovatelné motorové vozidlo, pak není důvod, aby pod něj nebyl subsumován rovněž jiný dopravní prostředek jako sdílené kolo či koloběžka (pozn. při naplnění právními předpisy stanovených podmínek se na tyto dopravní prostředky, mají-li přidavný elektromotor, hledí taktéž jako na motorová vozidla²²).

Konečně **z hlediska teleologického výkladu** možnosti zpoplatnit užívání veřejných prostranství umístěním „zařízení pro poskytování prodeje a služeb“ je třeba uvést, že jeho smyslem a účelem je regulace užívání veřejného prostranství s cílem dosáhnout menšího rozsahu jeho zvláštního užívání a zkrácení doby takového užívání. Současně je jeho účelem stimulovat uživatele, aby zábor veřejného prostranství omezili na nezbytně nutnou dobu, a aby veřejnosti, kterou na dotčeném území reprezentuje obec, bylo fiskálně nahrazeno odnětí veřejného prostranství z možnosti jej obecně užívat.

Podléhá-li poplatku dle § 4 odst. 1 zákona o místních poplatcích např. umístění reklamních zařízení v podobě cedulí „typu A“ před obchody (často o rozměrech do 1 m²), umístění malých prodejních pultů či několika málo židlí a stolů před restauracemi, **a to zásadně bez ohledu na velikost takového „podnikatelského“ záboru veřejného prostranství, není racionální a objektivní důvod, aby v rámci zpoplatnění místním poplatkem bylo skrze restriktivní výklad pojmu „zařízení“ odlišně (preferenčně) zacházeno s těmi podnikateli, kteří veřejná prostranství užívají k umístění kol a koloběžek v rámci „bikesharingu“.** Omezení obecného užívání veřejného prostranství jsou v uvedených případech často závažnější než omezení způsobovaná některými běžně zpoplatňovanými způsoby zvláštního užívání

²¹ JIRÁSKOVÁ, Zdeňka, ŠNEBERKOVÁ, Alena. *Vzorová obecně závazná vyhláška o místních poplatcích po novele zákona (s komentářem)*. 1. vydání. Hradec Králové: Ekonomická a informační agentura, 2003, s. 25. Do jisté míry obdobně též TĚŽKÝ, Václav, JANTOŠ, Michal, SIUDA, Kamil. *Zákon o místních poplatcích*. Komentář. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, s. 62–63.

²² Metodický pokyn Ministerstva dopravy k používání elektrokol, elektrokoloběžek a podobných prostředků dostupný na: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-\(1\)/Silnicni-doprava-metodika-MD/Metodicky-pokyn-elektrokola-elektrobezky.docx.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-(1)/Silnicni-doprava-metodika-MD/Metodicky-pokyn-elektrokola-elektrobezky.docx.aspx)



veřejného prostranství, resp. umístěvanými „zařízeními“. Diametrálně odlišný výklad zákona pro v zásadě obdobné způsoby podnikatelského využívání veřejného prostranství **není konformní s ústavním principem rovného zacházení a rovnosti vlastnictví** (čl. 1 a čl. 11 odst. 1 a 5 Listiny základních práv a svobod).

b) Podmínka „poskytování služby“

Činnost provozovatelů „bikeshranigu“, která se odehrává na veřejných prostranstvích, spočívá bezesporu v poskytování služeb ve smyslu shora podaného výkladu pojmu „služba“. Za účelem poskytování těchto služeb dochází k umístění zařízení pro poskytování služeb – sdílených kol a koloběžek – na veřejná prostranství.

c) Podmínka „umístění“ sdílených kol a koloběžek na veřejná prostranství

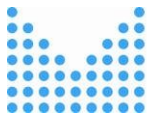
Samotný význam pojmu, či lépe řečeno podmínky, „umístění“ zařízení pro poskytování prodeje a služeb na veřejné prostranství je třeba předně dovozovat z výkladu jazykového. S odkazem na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 13. března 2000, č. j. 29 Ca 92/99-37, lze konstatovat, že jazykový význam tohoto pojmu lze vymezit jako *„dát, postavit věc na místo, určit pro ni místo“*.

Podmínkou „umístění“ zařízení na veřejné prostranství se tudíž nemůže rozumět nic dalšího či jiného, než prostě „postavení“, resp. „dání na místo“ na veřejném prostranství, které obec vymezila (určila) v obecně závazné vyhlášce v souladu s § 14 odst. 4 zákona o místních poplatcích jako místo (veřejné prostranství), které v obci podléhá poplatku. Úkolem zastupitelstva obce tedy je v rámci obecně závazné vyhlášky vždy předem dostatečně určitě vymezit, jaká konkrétní veřejná prostranství tomuto poplatku podléhají (viz např. nálezy Ústavního soudu ze dne 14. června 2005, sp. zn. Pl. ÚS 1/05, či nálezy Ústavního soudu ze dne 25. října 1995, sp. zn. Pl. ÚS 14/95).

Podmínku „umístění“ je dále třeba vykládat v návaznosti skutečnost, že tímto jednáním musí vždy dojít ke zvláštnímu užívání, tedy k reálnému záboru veřejného prostranství, kdy je veřejnost fakticky vylučována z užívání obecného. V této souvislosti je třeba upozornit na názor veřejného ochránce práv, podle kterého by zpoplatnění například pouze „několikaminutového“ umístění zařízení na veřejném prostranství, které veřejnost v jeho užívání podstatněji neomezuje, vedlo k absurdním důsledkům a nebylo v souladu s účelem poplatku za užívání veřejného prostranství.²³

O „umístění“ sdílených kol a koloběžek jakožto „zařízení pro poskytování služeb“ na veřejném prostranství, které podléhá poplatku (vymezeném v obecně závazné vyhlášce), bude v každém okamžiku rozhodovat jejich provozovatel. Z úvodní

²³ Přípomínka veřejného ochránce práv k návrhu metodického materiálu ze dne 27. února 2023, č. j. KVOP-7705/2023/S.



kapitoly vyplývá, že je to provozovatel služby „bikesharing“, který skrze svou aplikaci a její přednastavení po celou dobu rozhoduje o tom, zda dotčený dopravní prostředek bude na tom kterém veřejném prostranství nabízet ke **krátkodobému pronájmu, či nikoliv** (např. z důvodu vybité baterie po více provedených jízdách). Umožní-li provozovatel služby „bikesharing“ skrze nastavení ve své aplikaci odložit kolo či koloběžku na veřejné prostranství vymezené v obecně závazné vyhlášce, odkud je tento dopravní prostředek dále nabízen k pronájmu, je podmínka „umístění“ splněna, **neboť úmysl provozovatele určitým způsobem jednat, ať už přímý** (provozovatel chtěl, aby dotčený dopravní prostředek byl umístěn po skončení jízdy na jedno z konkrétně přednastavených míst) **nebo nepřímý** (provozovateli bylo lhostejno, kde bude dotčený dopravní prostředek odložen, přičemž byl srozuměn s tím, že může být odložen i na místo podléhající místnímu poplatku), **který je s ním postaven naroveň, je v dané věci v zásadě vždy dán.**

V souvislosti se shora uvedeným je třeba doplnit, že není rozhodné, zda provozovatelé „bikesharingu“ svou službu realizují v systému pevných stanovišť („doků“), kdy se poplatek platí v zásadě za umístění zařízení příslušného stojanu či dobíjecí stanice, kam jsou kola nebo koloběžky po skončení jízdy odkládány, nebo zda je služba realizována formou virtuálních stanovišť, zón pro umístění, nebo systémem free-floating, kdy poplatek podléhá umístění každého jednotlivého kola či koloběžky na veřejné prostranství zvlášť.

Problematika zavádění poplatku za užívání veřejného prostranství ve městech, kde je poskytována služba „bikesharing“, s ohledem na následnou správu poplatku

Ve vztahu k místnímu poplatku za užívání veřejného prostranství, jehož dílčím předmětem je zvláštní užívání veřejného prostranství spočívající v umístění zařízení sloužících pro poskytování prodeje a služeb, je třeba konstatovat, že v době přijetí zákona o místních poplatcích v roce 1990 **mohl zákonodárce jen stěží cílit na takový způsob poskytování služeb na veřejném prostranství, jakým je v současné době např. „bikesharing“** umožněný rozvojem informačních a dalších technologií, neboť tento budoucí způsob poskytování služeb mu v rozhodné době z podstaty věci nemohl být znám.

Základním smyslem předmětného poplatku však již od počátku jeho existence bylo poskytnout veřejnosti reprezentované obcí²⁴ finanční náhradu za dočasné odnětí možnosti obecně užívat veřejné prostranství (fiskální funkce) a současně za využití ekonomického nástroje umožnit obcím regulovat rozsah a dobu zvláštního užívání veřejného prostranství, resp. dát obcím možnost motivovat uživatele k co nejrychlejšímu obnovení obecného užívání veřejného prostranství (regulační a stimulační funkce poplatku). Jako dílčí předměty poplatku byly přitom vymezeny

²⁴ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 2. května 2012, sp. zn. 28 Cdo 561/2012.



v praxi nejčastější způsoby zvláštního užívání veřejného prostranství, a to za použití relativně obecných pojmů, pod které je vždy nezbytné ten který konkrétní způsob zvláštního užívání subsumovat (podřadit).

Přestože historický zákonodárce nemohl předvídat, že v budoucnu bude jedním ze způsobů zvláštního užívání veřejného prostranství také služba „bikesharing“, je třeba konstatovat, že v souladu s objektivní teorií, která na evropském kontinentě jednoznačně převažuje,²⁵ resp. recentním objektivním výkladovým cílem, má být vždy zkoumáno, jaký objektivní význam má zákonný text pro jeho soudobého adresáta.²⁶ Na základě shora podaného výkladu je přitom zřejmé, že umístování sdílených kol a koloběžek na veřejná prostranství za účelem poskytnutí dané služby splňuje podmínky pro to, aby místnímu poplatku za užívání veřejného prostranství podléhalo.

Posledně zmiňovaná skutečnost však může činit jisté obtíže při správě poplatku vybíraného za zvláštní užívání veřejného prostranství umístováním „bikesharingových“ kol a koloběžek. Oproti „tradičnějším“ způsobům zvláštního užívání veřejného prostranství podléhajícím poplatku může být v případě „bikesharingu“ v praxi problematické určení základu poplatku, tj. skutečné doby a rozsahu záboru jednotlivých veřejných prostranství (každý započatý m² užívaného veřejného prostranství a každý započatý den). Byť má provozovatel služby „bikesharing“ jakožto poplatník předmětného poplatku v souladu s § 14a zákona o místních poplatcích povinnost podávat ohlášení a oznámení o změnách v podaném ohlášení, a to ve lhůtách stanovených v obecně závazné vyhlášce či zákoně,²⁷ přičemž v souladu s § 14a odst. 2 písm. c) zákona o místních poplatcích má povinnost uvádět i údaje rozhodné pro stanovení poplatku,²⁸ může být ověřování a vymáhání důsledného plnění této povinnosti, a tím pádem i určování základu poplatku pro jeho správné stanovení, přinejmenším komplikované.

V této souvislosti je třeba podotknout, že nastavení poplatku za užívání veřejného prostranství v obecně závazné vyhlášce tak, aby byl zavedený poplatek pro správce poplatku reálně spravovatelný, **je odpovědností každé jednotlivé obce.** Dle § 14 odst. 2 až 5 zákona o místních poplatcích je obcím svěřeno v rámci obecně

²⁵ WINTR, Jan. *Metody a zásady interpretace práva*. 2. vydání. Praha: Auditorium, 2019, s. 140.

²⁶ Jak uvádí právní doktrína, „[j]e to tedy význam, o kterém můžeme předpokládat, že by jej s daným právním předpisem jeho adresát, který je znalý právního řádu, společnosti a světa vůbec, spojoval. [...] Tento výkladový cíl též umožňuje přizpůsobování právního řádu měnícím se podmínkám, a to jak společnosti, tak i změnám právního řádu jako celku. Toto přizpůsobování se uskutečňuje právě prostřednictvím výkladu, jehož cílem je objektivní výkladový cíl. Jeho prostřednictvím se právo přizpůsobuje změnám podmínkám (společenským, technickým, přírodním apod.) samo, tj. bez zásahu zákonodárce (tempora mutantur et lex mutatur in illis). Blíže viz MELZER, Filip. *Metodologie nalézání práva. Úvod do právní argumentace*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 84.

²⁷ § 14 odst. 2 písm. b), § 14 odst. 3 písm. f) a § 14a odst. 4 zákona o místních poplatcích.

²⁸ Zejména předpokládanou dobu, způsob, místo a výměru užívání veřejného prostranství, včetně skutečností zakládajících vznik nároku na případnou úlevu nebo osvobození od poplatku).



závazných vyhlášek upravovat splatnost poplatku, lhůtu pro podání ohlášení, osvobození od poplatku, paušální částky poplatku, vyloučení povinnosti podávat ohlášení, delší lhůtu pro podání oznámení změn v podaném ohlášení, označení míst, která podléhají poplatku za užívání veřejného prostranství apod. Kombinací uvedených prvků lze bezesporu spravovatelnost zavedeného místního poplatku významným způsobem ovlivnit, resp. zajistit.

Obcím lze v této souvislosti doporučit zejména **paušalizování poplatku** za užívání veřejného prostranství,²⁹ které slouží ke zjednodušení určení výše poplatku a samozřejmě i následné správy poplatku. Má-li obec zájem paušalizovat poplatek za užívání veřejného prostranství pro poskytování služby „bikesharing“ stanovením paušální částky například „za týden, měsíc či rok a sdílené kolo či sdílenou koloběžku“, pak **tato paušalizace v obecně závazné vyhlášce není vyloučena.**

Obce mohou na základě § 4 odst. 4 věty třetí zákona o místních poplatcích stanovit poplatek týdenní, měsíční nebo roční paušální částkou. Kromě časového ohraničení zákon obce neomezuje v tom, jakým způsobem mají vymezit poplatkové skutečnosti, při jejichž naplnění se paušální částka poplatku uplatní. Je proto možné, aby týdenní, měsíční či roční paušální částka poplatku byla stanovena i ve vztahu k umístování jednotlivých zařízení pro poskytování služeb (např. sdílených kol a koloběžek) na libovolná veřejná prostranství, jejichž zvláštní užívání ve městě podléhá poplatku. Paušální částka poplatku je tak zvlášť určena ke každému zařízení, jímž k záboru veřejného prostranství jednotlivě dochází. Poplatník ani správce poplatku tak nemusí zjišťovat či ověřovat ani rozsah provedeného záboru jednotlivým zařízením, ani počet (i jen započatých) dnů, ve kterých ke zvláštnímu užívání veřejného prostranství docházelo.

Byť bude poplatek fakticky provozovateli „bikesharingu“ placen za každou jednotlivou koloběžku, nepředstavuje „počet koloběžek“ v takovém případě „skrytý“ základ poplatku. Umístěním každé jedné „bikesharingové“ koloběžky na veřejné prostranství dochází k samostatnému naplnění předmětu poplatku – umístění zařízení sloužícího pro poskytování služeb ve smyslu § 4 odst. 1 zákona o místních poplatcích. Jedna osoba (poplatník) může týž předmět poplatku bezpochyby naplnit tolikrát, kolikrát na veřejná prostranství předmětná zařízení umístuje.³⁰

²⁹ Paušální částkou poplatku jsou nahrazeny tři základní konstrukční prvky poplatku, jimiž jsou sazba poplatku, základ poplatku a výpočet poplatku. Nastane-li poplatková skutečnost spojená s uplatněním paušální částky poplatku (tj. je-li naplněn obcí vymezený předmět poplatku), je poplatek za užívání veřejného prostranství placen v předepsané výši, aniž by bylo dále potřebné zjišťovat či ověřovat základ poplatku, tj. celkovou výměru užívaného veřejného prostranství a počet i jen započatých dnů zvláštního užívání veřejného prostranství.

³⁰ Pro srovnání lze v této souvislosti poukázat na úpravu místních poplatků, které jsou *ex lege* paušálního charakteru, tj. poplatku ze psů a poplatku za obecní systém odpadového hospodářství. V případě poplatku ze psů je předmět poplatku naplněn držbou každého jednotlivého psa zvlášť (počet



V této souvislosti je však obce nezbytné upozornit, že při paušalizování poplatku na týden, měsíc nebo rok užívání veřejného prostranství umístováním sdílených kol a koloběžek za účelem poskytnutí předmětné komerční služby by měla být zachována proporce k maximální denní sazbě poplatku, která může v případě umístění zařízení pro poskytování služeb činit dle § 4 odst. 4 zákona o místních poplatcích až 10,- Kč za každý i započatý m² užívaného veřejného prostranství a každý i započatý den.

Konečně je třeba uvést, že regulační funkce předmětného poplatku lze využít i vhodným nastavením **osvobození či úlev od poplatku**. Uvedené lze vázat například na určitý městem preferovaný způsob provozování služby „bikesharing“. Od poplatku může obec vlastníka sdíleného kola či sdílené koloběžky osvobodit (či na poplatek poskytnout úlevu) též v případě, jsou-li dotčené dopravní prostředky odkládány na obci v obecně závazné vyhlášce určená místa, jejichž zábor by jinak poplatku podléhal.

2.3.3. Veřejnoprávní ochrana obecného užívání veřejných prostranství

Obecné užívání veřejného prostranství je chráněno skutkovou podstatou přestupku neoprávněného záboru veřejného prostranství, jehož se může dopustit jak běžná fyzická osoba, tak fyzická podnikající osoba a právnická osoba, viz § 5 odst. 1 písm. g) či § 5 odst. 2 písm. c) zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o některých přestupcích“). Předmětného přestupku se konkrétně dopustí ten, kdo *„neoprávněně zabere veřejné prostranství, veřejně přístupný objekt nebo veřejně prospěšné zařízení, jde-li o případy, které nelze postihnout podle jiných zákonů“*.

Neoprávněným zábohem veřejného prostranství bude takové individuální užívání veřejného prostranství, resp. takovým způsobem, kterým bude docházet k omezení práva obecného užívání a přístupnosti veřejného prostranství ostatním osobám. Jak uvádí v této souvislosti rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. srpna 2019, č. j. 3 As 3/2018-46, bod 32, *„[a]čkolí pojem zábor není v zákoně nikde definován, lze obecně říci, že zábohem je jednání, které spočívá v obsazení určitého prostoru, který obvykle slouží užívání všem bez omezení (tedy k obecnému užívání), a znemožnění jeho užívání ostatním (materiálně vzato tím dochází ke zvláštnímu užívání).“* V označeném rozsudku pak Nejvyšší správní soud dovodil, že neoprávněného záboru se osoba dopustí i umístěním popelnice na chodník bez souhlasu města. Z judikatury Nejvyššího správního soudu rovněž vyplývá, že pro naplnění skutkové podstaty předmětného přestupku není rozhodná ani doba, po kterou

držených psů nepředstavuje základ poplatku). Stejně tak v případě poplatku za obecní systém odpadového hospodářství osoba naplní předmět poplatku každým jednotlivým vlastnictvím nemovité věci zahrnující byt, rodinný dům nebo stavbu pro rodinnou rekreaci, ve které není přihlášená žádná fyzická osoba a která se nachází na území obce [§ 10f písm. b) zákona o místních poplatcích].



k neoprávněnému záboru veřejného prostranství došlo (sankcionován může být zábor i v délce několika málo hodin), ani rozsah (plocha) neoprávněného záboru.³¹

Opět je přitom třeba uvést, že osobou, která po celou dobu rozhoduje o tom, kde může či nemůže být sdílený dopravní prostředek po skončení jízdy odložen a odkud bude nabízen veřejnosti k další jízdě, je provozovatel služby „bikesharing“, a to skrze nastavení možností ukončování jízdy a „uzamykání“ sdílených kol a koloběžek v příslušné mobilní aplikaci. Opomenutí nastavení mobilní aplikace, aby dotčené dopravní prostředky nemohly být uživateli po skončení odloženy a provozovatelem dále nabízeny k užití na místech, kde budou představovat neoprávněný zábor veřejného prostranství, lze kvalifikovat přinejmenším jako nepřímý úmysl provozovatele služby. Provozovatel v uvedeném případě musí bezpochyby vědět, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, a pro případ, že jej poruší nebo ohrozí, s tím je srozuměn.

Nutno však dodat, že v případě přestupků právnických a fyzických podnikajících osob, jimiž zpravidla provozovatelé služby „bikesharing“ budou, se „zavinění“ nezkoumá. Odpovědnost těchto osob je odpovědností objektivní (za následek), a je založena na takovém jednání určité fyzické osoby, které je právnické či fyzické podnikající osobě přičitatelné (přičitatelné je například jednání fyzické osoby, kterou právnická či fyzická podnikající osoba používá při své činnosti³²). Právnická či fyzická podnikající osoba se odpovědnosti za přestupek zproští (liberuje se), pokud prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila. Zprostit odpovědnosti se přitom nemůže tehdy, jestliže z její strany nebyla vykonávána povinná nebo potřebná kontrola nad fyzickou osobou, která se za účelem posuzování odpovědnosti právnické či fyzické podnikající osoby za přestupek považuje za osobu, jejíž jednání je této osobě přičitatelné, nebo nebyla učiněna nezbytná opatření k zamezení nebo odvrácení přestupku.³³

V souvislosti s přestupkem neoprávněného záboru je třeba podotknout, že bude-li dané jednání postižitelné podle jiných právních předpisů, zejména bude-li k němu docházet na veřejných prostranstvích, která jsou pozemními komunikacemi (např. místních komunikacích včetně chodníků), nemůže být skutková podstata neoprávněného záboru naplněna, a jednání bude postihováno pouze podle těchto jiných právních předpisů (např. předpisů upravujících užívání a provoz na pozemních komunikacích).

³¹ Srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 26. listopadu 2010, č. j. 2 As 49/2004-46, a ze dne 25. října 2005, č. j. 5 As 49/2004-77.

³² Srov. § 20 odst. 2 a § 22 odst. 3 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů.

³³ § 21 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů.



Zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku, včetně ochrany obecného užívání veřejných prostranství před neoprávněnými zábory ve stanoveném rozsahu, je úkolem jak pro obecní policii, je-li v obci zřízena,³⁴ tak pro Policii České republiky.³⁵ Projednávání přestupků proti veřejnému pořádku je pak v kompetenci obecní policie i Policie České republiky, resp. správních orgánů, tj. primárně příslušného obecního úřadu či komise pro projednávání přestupků, je-li zřízena.³⁶

Zejména obecní policie působí jednak preventivně (výkon práv a povinností strážníků formou pochůzkové služby), jednak represivně (oprávnění projednat vybrané přestupky příkazem na místě). Vedle toho strážník obecní policie oznamuje příslušným orgánům podezření ze spáchání přestupků v případě, že tyto nelze projednat příkazem na místě nebo se jedná o přestupky, jejichž projednávání nespadá do působnosti tohoto orgánu obce.

Pro lepší přehlednost odkazujeme na přehled přestupků, které je obecní policie (strážník) oprávněna projednat formou uložení správního trestu pokuty příkazem na místě, který je zveřejněn a v návaznosti na legislativní změny průběžně aktualizován na <https://www.mvcr.cz/clanek/obecni-policie-652273.aspx>.

³⁴ Srov. § 1 odst. 2 a § 7 odst. 1 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů.

³⁵ Srov. § 2 a § 10 odst. 1 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

³⁶ § 60 a 61 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů.



3. Umíst'ování sdílených kol a koloběžek na pozemní komunikace z pohledu právních předpisů upravujících provoz a užívání pozemních komunikací

Ministerstvo dopravy uvádí, že nesprávné parkování kol a koloběžek je možné řešit na základě v současné době platné a účinné legislativy. Kola a koloběžky se například na chodnících, kde jejich umíst'ování či jízda činí největší problémy, nemají nacházet a jejich řidiči by měli být pokutováni. Pro případ parkování na chodnících, kde kola a koloběžky tvoří překážku, zná zákon o silničním provozu nástroj v podobě odstranění překážky v silničním provozu. Tyto skutečnosti byly s obcemi opakovaně komunikovány. Současně proběhla řada jednání s Magistrátem hl. m. Prahy, pro jejichž účely odbor legislativy Ministerstva dopravy provedl průřez platnou a účinnou právní úpravou na úseku provozu a užívání pozemních komunikací, ve které byly identifikovány různé nástroje řešení problematických aspektů „bikesharingu“.³⁷

Pro řešení problematického umíst'ování kol a koloběžek na pozemní komunikace považuje Ministerstvo dopravy za klíčovou spolupráci obcí a příslušných kontrolních orgánů. **Je potřeba, aby kontrolní orgány v terénu konaly.** Co se týče veřejnoprávní regulace, musí se vymezit prostory, kde mohou být koloběžky odkládány.

Na užívání pozemních komunikací stran parkování sdílených kol a koloběžek dopadají tato základní ustanovení zákona o silničním provozu, jež problematice dávají **definiční rámec:**

- § 2 písm. d) *„Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.“*
- § 2 písm. f) *„Vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj.“*
- § 2 písm. h) *„Nemotorové vozidlo je přípojné vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.“*
- § 2 písm. ee) *„Překážka provozu na pozemních komunikacích je vše, co by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích, například náklad, materiál nebo jiné předměty, vozidlo ponechané na pozemní komunikaci nebo závady ve sjízdnosti pozemní komunikace.“*

Nutno přitom podotknout, že **za nemotorová vozidla** se považují i **kola a koloběžky opatřené elektromotorem**, a to za podmínek, kdy splňují technické parametry vyplývající z příslušných právních předpisů.³⁸ Pokud tyto technické

³⁷ Viz přehled relevantních ustanovení v příloze č. 1 tohoto metodického materiálu.

³⁸ Blíže viz Metodický pokyn Ministerstva dopravy k používání elektrokol, elektrokoloběžek a podobných prostředků dostupný na: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa->



parametry splněny nejsou, podléhá vozidlo schválení k provozu na pozemních komunikacích, registraci atd. (zpravidla jako motocykl). Nebude se tedy jednat o jízdní kolo (koloběžku) a jeho řidič je povinen vozidlo provozovat jako motorové vozidlo v souladu se zákonem o silničním provozu a být držitelem příslušného řidičského oprávnění.

Zastavení a stání upravuje § 25 odst. 1 a § 27 odst. 1 uvedeného zákona, přičemž porušení těchto ustanovení se může dopustit i řidič nemotorového vozidla. Stejně tak se i řidič nemotorového vozidla může dopustit porušení § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu, který **zapovídá užití chodníku jinými účastníky provozu na pozemních komunikacích než chodci, nestanoví-li zákon jinak**. Porušení uvedených ustanovení je přestupkem dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, za nějž hrozí pokuta do 2 000 Kč příkazem na místě a ve správním řízení pokuta 1 500 až 2 500 Kč. **Obecně tedy platí, že elektrokoloběžky či elektrokola nesmí jezdit ani parkovat na chodnících**. Stejně tak pro řidiče elektrokol a elektrokoloběžek platí další samozřejmá pravidla, například že při jízdě nesmí být pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.

Pokud nemotorové vozidlo představuje **překážku provozu na pozemních komunikacích** ve smyslu § 2 písm. ee) zákona o silničním provozu, **může být odstraněno** v souladu s § 45 odst. 4 tohoto zákona, dle kterého platí, že „[j]e-li překážkou provozu na pozemní komunikaci vozidlo, rozhoduje o jeho odstranění policista nebo strážník obecní policie“. Pokud zaparkované koloběžky ohrožují nevidomé, slabozraké nebo jinak hendikepované osoby na zdraví, znemožňují bezpečný a plynulý pohyb po chodníku či pozemní komunikaci (např. osobám s dětským kočárkem, osobám se zdravotním postižením apod.), lze dospět k závěru, že tvoří překážku provozu na pozemních komunikacích a může být rozhodnuto o odstranění. **Je však nutné poznamenat, že za odstranění překážky jsou zodpovědné příslušné kontrolní orgány, které musí situaci správně vyhodnotit s ohledem na konkrétní okolnosti**.

V této souvislosti lze doplnit, že veřejný ochránce práv upozorňuje na skutečnost, že při provozování „bikesharingu“ je nezbytné dodržovat mimo jiné též vyhlášku č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. **Tato vyhláška mimo jiné stanoví, že v průchozím prostoru a v jeho bezprostředním okolí (cca 1,5 m) nesmí být umístěna žádná překážka**. Průchozím prostorem bývá velmi často prostor chodníku přiléhající k fasádě budov, které slouží lidem s těžkým zrakovým postižením pohybujícím se s bílou holí jako vodící linie. **Není tedy možné odkládat koloběžky či kola v tomto prostoru, byť to zdánlivě může vypadat, že právě zde nikomu neprekáží, jelikož jsou u okraje chodníku**. S uvedeným dle veřejného ochránce práv souvisí skutečnost, že případná budovaná zařízení pro odkládání kol a koloběžek musí „bezbariérovou



vyhlášku“ bezpodmínečně splňovat. Na dodržování vyhlášky je třeba myslet i v případě zřízení tzv. virtuálních vyhrazených míst pro odkládání sdílených koloběžek a kol.³⁹

Zákon o silničním provozu upravuje dostatečné instituty k potrestání řidičů nemotorových vozidel porušujících pravidla silničního provozu a k odstranění nesprávně zaparkovaných elektrokol či elektrokoloběžek z pozemní komunikace, pokud tvoří překážku provozu na pozemních komunikacích. Orgány obce pravděpodobně tuto možnost nevyužívají, neboť mají obavy z následných soudních sporů s provozovateli sdílených kol a koloběžek. K těmto sporům však může dojít v případě jakékoli právní úpravy. Z pohledu aktuálně platných a účinných prvních předpisů v gesci Ministerstva dopravy mají obce a jejich orgány nástroje dostatečné, avšak je nezbytné, aby je začaly efektivně využívat.

Pokud se obec domnívá, že je v určitých jejích lokalitách pohyb kol či koloběžek s přídatným pohonem nežádoucí, může postupem upraveným v § 77 zákona o silničním provozu **iniciovat místní úpravu provozu na pozemních komunikacích**, resp. pohyb dotčených kol a koloběžek **regulovat dopravním značením**, viz obrázek níže.



³⁹ Přípomínka veřejného ochránce práv k návrhu metodického materiálu ze dne 27. února 2023, č. j. KVOP-7705/2023/S.

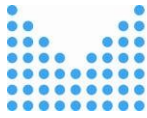


Zobrazená dopravní značka stanovuje začátek pěší zóny, do níž mohou vjíždět kola a koloběžky bez přídavného pohonu po celý den. Je možné zvolit i jiné dopravní značení, např. dopravní značku č. B 8 „Zákaz vjezdu jízdních kol“ s dodatkovou tabulkou č. E 13, která vhodným nápisem nebo symbolem uvedeným na dodatkové tabulce zpřesňuje nebo omezuje význam dopravní značky, pod kterou je dodatková tabulka umístěna. Na dodatkové tabulce by se mohl nacházet například nápis „*Pouze s doplňkovým pohonem*“ nebo obdobný text.

Dle § 10 vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, platí, že „[n]a svislých dopravních značkách je možné pro doplnění, upřesnění nebo jako náhradu textové informace použít určený symbol. Na informativních značkách, dodatkových tabulkách a zařízeních pro provozní informace je možné použít i jiný vhodný obecně srozumitelný symbol.“ **Na dodatkové tabulce, nikoli přímo v zákazové značce, by se tedy mohl nacházet i vhodný symbol, např.:**



Uvedený symbol je hojně používán v zahraničí a jeho použití považuje Ministerstvo dopravy za vhodnější než text, neboť je srozumitelný i pro zahraniční návštěvníky České republiky, kteří neumějí český jazyk.



4. Možnosti regulace umístování sdílených kol a koloběžek na veřejná prostranství cestou obecní normotvorby

V souladu s čl. 104 odst. 1 a 3 Ústavy České republiky mohou zastupitelstva obcí v mezích své zákonem stanovené působnosti vydávat obecně závazné vyhlášky. Oblasti věcné působnosti, v nichž obce mohou formou obecně závazných vyhlášek ukládat povinnosti, stanoví § 10 zákona o obcích. V souvislosti s regulací „bikesharingu“ by sice bylo na první pohled možné uvažovat o vydání obecně závazné vyhlášky na základě § 10 písm. a) zákona o obcích, tedy „k zabezpečení místních záležitostí veřejného pořádku“, nebo na základě § 10 písm. c) zákona o obcích, tedy „k zajištění udržování čistoty ulic a jiných veřejných prostranství, k ochraně životního prostředí, zeleně v zástavbě a ostatní veřejné zeleně a k užívání zařízení obce sloužících potřebám veřejnosti“, s ohledem na níže uvedené skutečnosti však tento postup možný není.

Obce mohou formou obecně závazných vyhlášek regulovat **pouze záležitosti spadající do jejich samostatné působnosti**. Dle § 35 odst. 1 zákona o obcích do samostatné působnosti obce patří záležitosti, které jsou v zájmu obce a občanů obce, **pokud nejsou zákonem svěřeny krajům nebo pokud nejde o přenesenou působnost orgánů obce nebo o působnost, která je zvláštním zákonem svěřena správním úřadům jako výkon státní správy**, a dále záležitosti, které do samostatné působnosti obce svěřil zákon.

Současně dle § 35 odst. 3 písm. a) zákona o obcích platí, že při výkonu samostatné působnosti se obec při vydávání obecně závazné vyhlášky musí řídit zákonem, z čehož vyplývá, že se obecně závazná vyhláška nesmí dostat do rozporu s normou vyšší právní síly (zásada *lex superior derogat inferiori*). Odpověď na otázku, zda obec nepřekročila meze své zákonné působnosti tím, že normuje oblasti vyhrazené zákonné úpravě, předpokládá identifikaci předmětu a cíle regulace zákona na straně jedné a obecně závazné vyhlášky na straně druhé. Pokud se nepřekrývají, nelze bez dalšího říci, že obec nesmí normovat určitou záležitost z důvodu, že je již regulována na úrovni zákona (viz nálezn Ústavního soudu ze dne 11. prosince 2007, sp. zn. Pl. ÚS 45/06).

Z pohledu Ministerstva vnitra se obcím nenabízí prostor pro regulaci umístování sdílených kol a koloběžek na veřejná prostranství (či dokonce jízdy na nich) formou obecně závazných vyhlášek, neboť **tato regulace je upravena jinými právními předpisy, případně je na základě zákona vyhrazena výkonu přenesené působnosti orgánů obcí a výkonu státní správy svěřené správním úřadům**. Cíle, které by obce mohly danou regulací sledovat, tedy zejména ochranu veřejného pořádku, bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích či usměrnění výkonu podnikatelské činnosti, a to včetně estetické stránky jejího výkonu (vzhledu ulic a jiných veřejných prostranství), již sledují zejména zákon o některých přestupcích,



zákon o pozemních komunikacích, zákon o silničním provozu a živnostenský zákon, resp. nástroje právní regulace v nich upravené. **Uvedené závěry vyplývají především z judikatury Ústavního soudu, která se k možnostem regulace formou obecně závazných vyhlášek ve jmenovaných oblastech v minulosti opakovaně vyjadřovala.**

V nálezu ze dne 2. června 2006, sp. zn. Pl. ÚS 47/06 (Sušice), se Ústavní soud mimo jiné zabýval možností obce stanovit v obecně závazné vyhlášce **zákaz parkování či stání s vozidlem určitým nežádoucím způsobem** (v daném případě tak, aby byl znemožněn odvoz komunálního odpadu nebo čištění pozemní komunikace) **či na k tomu neurčených místech** (v daném případě mimo vozovku). K uvedenému Ústavní soud konstatoval:

„Napadené ustanovení stanovuje zákaz parkování tam, kde by byl znemožněn odvoz odpadků a čištění veřejného prostranství. Podle § 124 odst. 4 písm. b) a odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), jsou krajské úřady a obecní úřady obce s rozšířenou působností oprávněny za stanovených podmínek stanovit místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích v závislosti od třídy silnice. Uvedená kompetence těchto obcí je přitom ve smyslu § 128a tohoto zákona výkonem přenesené působnosti, a proto ji nelze regulovat vyhláškou obce.

[...]

Pokud obec stanovila zákaz parkování, stání nebo jízdy s motorovým vozidlem po veřejném prostranství mimo vozovku, tak tím rovněž konala mimo zákonem stanovenou věcnou působnost. Ve vztahu k chodníkům plyne předmětný zákaz z ustanovení § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu, přičemž porušení této povinnosti je přestupkem podle § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích.“

Taktéž v dalších svých nálezech Ústavní soud jednoznačně odmítl možnost, aby obce přijímaly v oblasti provozu na pozemních komunikacích vlastní regulaci formou obecně závazných vyhlášek, byť by jejich předmětem a cílem měla být ochrana veřejného pořádku, bezpečnosti, zdraví a majetku, případně zajištění udržování čistoty ulic a jiných veřejných prostranství, ochrana životního prostředí apod. Komplexní a kogentní zákonná úprava v dané oblasti totiž sleduje i tyto hodnoty. Dle nálezu Ústavního soudu ze dne 11. srpna 2015, sp. zn. Pl. ÚS 1/15 (Přerov), **obce nejsou oprávněny ve svých obecně závazných vyhláškách rozšiřovat, doplňovat, upřesňovat či vykládat pravidla silničního provozu, jejichž úprava je vyhrazena pouze zákonu.** Současně Ústavní soud v předmětném nálezu konstatoval následující:

„Úprava provozu na pozemních komunikacích jednoznačně vyžaduje jednotnost úpravy na celém území státu. Nelze si totiž ani představit situaci, kdy na pozemních komunikacích nacházejících se na území jednotlivých obcí budou platit



odlišná pravidla provozu. Dovedeno ad absurdum by si každý řidič musel před cestou na úřední desce (např. v elektronické podobě) vyhledat vyhlášky obcí, kterými bude projíždět. Tam by zjistil, jaká pravidla provozu na pozemních komunikacích v té které obci platí. Při každé další cestě by musel tento postup opakovat, protože obce mohou své obecně závazné vyhlášky měnit.“

Zjednodušeně řečeno, obecná úprava provozu na pozemních komunikacích je stanovena zákonem o silničním provozu, a to v souladu s jeho § 61 odst. 1. Místní a přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích (provedená zejména dopravním značením), jež reflektuje specifika konkrétních míst, je pak stanovována v souladu s § 77 odst. 1 ve spojení s § 128a zákona o silničním provozu v rámci výkonu státní správy správními úřady či v rámci výkonu přenesené působnosti orgány územních samosprávných celků, což **vylučuje jakoukoliv autonomní regulaci ze stany samosprávy** (§ 35 odst. 1 zákona o obcích), a to i kdyby byla vlastníkem dané veřejně přístupné pozemní komunikace. Uvedené závěry potvrdil Ústavní soud v nálezu ze dne 19. července 2016, sp. zn. Pl. ÚS 18/16 (Všeň).

Dle právního názoru Ministerstva vnitra s přihlédnutím k judikatuře Ústavního soudu **nelze formou obecně závazné vyhlášky „bikesharing“ regulovat ani z hlediska „stanovení podmínek pro provozování podnikatelské činnosti pod širým nebem“** (tj. mimo provozovnu určenou k tomuto účelu rozhodnutím, opatřením nebo jiným úkonem vyžadovaným stavebním zákonem). K této regulaci totiž slouží jiná forma obecního právního předpisů, a to **nařízení obce**. V daném případě jde o nařízení, která jsou vydávána na základě a v mezích zákonných zmocnění obsažených v **§ 18 živnostenského zákona**. Nařízení obce vydává rada obce v rámci výkonu přenesené působnosti, a tam, kde rada obce není zřízena, zastupitelstvo obce.⁴⁰

V ustanovení § 18 odst. 1 živnostenského zákona je upraveno zmocnění pro **nařízení obce, kterým se vydává „tržní řád“**. Vydání tržního řádu je oprávněním, nikoliv povinností obce.⁴¹ Dle předmětného ustanovení v tržním řádu obec „*vymezí místa pro nabídku a prodej zboží (dále jen ‚prodej zboží‘) a pro nabídku a poskytování služeb (dále jen ‚poskytování služeb‘) mimo provozovnu určenou k tomuto účelu rozhodnutím, opatřením nebo jiným úkonem vyžadovaným stavebním zákonem*“. Tato svou povahou různorodá místa zákon dále označuje souhrnným termínem „tržiště“ (může jít o větší tržnice, ale i o místa pro umístění jednotlivých prodejních stánků, míst předsunutého prodeje, „nekolaudovaných“ restauračních předzahrádek, míst pojízdného prodeje či míst pro prodejní automaty). Vymezení „tržišť“ jako výslovně a konkrétně vymezených míst na území obce, kde lze danou podnikatelskou

⁴⁰ Srov. zejména § 11, § 84 odst. 3, § 61 odst. 2 písm. a) a § 102 odst. 2 písm. d) zákona o obcích.

⁴¹ Nález Ústavního soudu ze dne 31. května 2016, sp. zn. Pl. ÚS 29/15 (Štěpánovice), bod 25.



činnost provozovat, je samotnou podstatou tržního řádu, a je tedy dle Ústavního soudu **povinnou (obligatorní) náležitostí** tržního řádu, rozhodne-li se jej obec vydat.⁴²

Vedle uvedeného může obec v tržním řádu **volitelně (fakultativně)** dle § 18 odst. 2 živnostenského zákona vymežit:

- a) kapacitu a požadavky na vybavenost tržišť,
- b) dobu prodeje zboží a poskytování služeb na tržišti,
- c) pravidla pro udržování čistoty a bezpečnosti na tržišti,
- d) pravidla, která musí dodržet provozovatel tržiště k zajištění jeho řádného provozu, nebo
- e) pravidla, která musí dodržet provozovatel tržiště pro zajištění řádného užívání tržiště osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

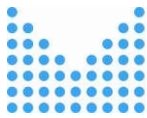
Dle § 18 odst. 3 živnostenského zákona může obec v tržním řádu rozdělit tržiště podle druhu prodávaného zboží nebo poskytované služby, nebo stanovit, že se tržní řád nevztahuje na některé formy prodeje zboží nebo poskytování služeb prováděných mimo provozovnu.

V návaznosti na judikaturu Ústavního soudu [nálezy ze dne 20. května 2014, sp. zn. Pl. ÚS 57/13 (Františkovy Lázně), a ze dne 11. srpna 2015, sp. zn. Pl. ÚS 6/15 (Vojkovice)] pak obce mohou **samostatným nařízením** vydaným dle § 18 odst. 4 živnostenského zákona stanovit, že „*některé formy prodeje zboží nebo poskytování služeb prováděné mimo provozovnu jsou v obci nebo v její části zakázány*“, neboť již samotný zákaz může být s ohledem na konkrétní poměry v obci dostatečným opatřením k zamezení negativních jevů spojených s touto činností, aniž by musel být vydáván vlastní „tržní řád“.

Ústavní soud ve své judikatuře⁴³ opakovaně zdůraznil, že nařízení vydávaná na základě zmocnění v § 18 živnostenského zákona poskytují obcím **poměrně silný nástroj k usměrnění podnikatelské činnosti prováděné mimo provozovnu stanovováním konkrétních, místním poměrům přiléhavých a účelných zákazů a podmínek, čímž mohou přispívat ke kultuře provozování této činnosti i k zajištění veřejného pořádku v obci**. Ústavní soud přitom zdůraznil, že § 18 živnostenského zákona má širší dopad, „*poskytuje obci prostředek, s jehož*

⁴² Tamtéž, bod 33.

⁴³ Nález Ústavního soudu ze dne 31. ledna 2012, sp. zn. Pl. ÚS 19/11 (Liberec), body 24 a 25, nález Ústavního soudu ze dne 20. května 2014, sp. zn. Pl. ÚS 57/13 (Františkovy Lázně), bod 16, nález Ústavního soudu ze dne 11. srpna 2015, sp. zn. Pl. ÚS 6/15 (Vojkovice), bod 38, či nález Ústavního soudu ze dne 31. května 2016, sp. zn. Pl. ÚS 29/15 (Štěpánovice), bod 31.



pomocí může totiž sledovat nejen zachování veřejného pořádku, ale vzít v potaz i hlediska vhodnosti, názoru občanů, místní tradice, zvyků, estetiky apod.“

Současně Ústavní soud v nálezu ze dne 31. ledna 2012, sp. zn. Pl. ÚS 19/11 (Liberec), bod 25, konstatoval, že s ohledem na shora vymezený předmět a cíl § 18 živnostenského zákona **je vyloučeno, aby byl prodej zboží a poskytování služeb na veřejných prostranstvích, resp. mimo provozovnu, regulován formou obecně závazných vyhlášek obcí.** Ustanovení § 18 živnostenského zákona je v tomto ohledu ve vztahu speciality k § 10 písm. a) a c) zákona o obcích. Nadto je daná regulace svěřena zákonem radě obce jako výkon přenesené působnosti, pročež je v souladu s § 35 odst. 1 zákona o obcích vyňata ze samostatné působnosti obcí.

K možnostem regulace „bikesharingu“ prostřednictvím nařízení obcí vydávaných na základě § 18 živnostenského zákona považuje Ministerstvo vnitra za nezbytné **upozornit na stanovisko Ministerstva průmyslu a obchodu,** které je gestorem živnostenského zákona. Dle tohoto stanoviska se má tržním řádem na lokální úrovni primárně řešit prodej zboží a nabídka a poskytování služeb mimo „kamennou“ provozovnu **podnikatelem přímo na místě.** Stěžejním má být, že se jím upravuje „*přímý vztah mezi podnikatelem a spotřebitelem*“. Dle Ministerstva průmyslu a obchodu úmyslem zákonodárce z historického hlediska nebylo, aby tržními řády obce upravovaly nabízení a poskytování služeb bez obsluhy.⁴⁴

Závěry uvedeného stanoviska Ministerstvo vnitra považuje za právně sporné. Ze znění § 18 odst. 1 živnostenského zákona vyplývá toliko to, že se v tržním řádu vymezují místa pro nabídku a poskytování služeb mimo „kamennou“ provozovnu. Zákon se o konkrétním způsobu ani formě nabídky či poskytování služeb mimo provozovnu blíže nevyjadřuje (neklade na ně žádné podmínky). Taktéž ve zmocnění obsaženém v § 18 odst. 4 živnostenského zákona, na jehož základě lze stanovit, že některé formy nabízení a poskytování služeb prováděné mimo provozovnu jsou v obci nebo v její části zakázány, není tato činnost ničím dalším podmíněna. V souladu se zákonnou (a ve své podstatě dispozitivní) úpravou kontraktace obsaženou v občanském zákoníku lze nabídku učinit a službu poskytnout i bez osobní přítomnosti stran (podnikatele a spotřebitele).

Taktéž odkaz Ministerstva průmyslu a obchodu na záměr historického zákonodárce regulovat tržními řády „pouze“ nabízení a poskytování služeb mimo „kamennou provozovnu“ za osobní přítomnosti spotřebitele a podnikatele lze považovat za problematický, neboť v důvodových zprávách k příslušným novelizacím živnostenského zákona tento „záměr“ zachycen není. Naopak je možné poukázat na skutečnost, že v minulosti bylo v rámci jednoho z vládních návrhů změny (novely)

⁴⁴ Stanovisko Ministerstva průmyslu a obchodu k regulaci „bikesharingu“ tržními řády ze dne 25. října 2022, č. j. MPO 103062/2022.



živnostenského zákona⁴⁵ z působnosti § 18 živnostenského zákona navrhováno vyloučit pojízdné prodejny a „**automaty**“, kde z podstaty věci k osobnímu styku podnikatele se spotřebitelem nedochází. **Poslaneckým pozměňovacím návrhem v rámci projednávání zmiňované novely živnostenského zákona došlo k vypuštění navrhované výluky. Z toho jednoznačně vyplývá, že zákonodárce obcím ponechal možnost formou nařízení dle § 18 živnostenského zákona regulovat prodej a nabízení služeb mimo provozovnu i v situacích, kdy k osobnímu styku „podnikatel – spotřebitel“ nedochází.**⁴⁶ V tržních řádech se tedy v současnosti lze setkat jak s tím, že jimi obce regulují i prodej zboží **pomocí automatů obsluhovaných spotřebitelem**, tak s tím, že s odkazem na § 18 odst. 3 písm. b) živnostenského zákona obce naopak stanoví, že se tržní řád na prodej prostřednictvím automatů nevztahuje (zavádí pro danou činnost vlastní, tj. autonomní, výluky z působnosti tržního řádu).

Přestože je možné souhlasit s názorem, že zákonodárce nemohl v roce 1997, kdy do živnostenského zákona doplnil zákonné zmocnění pro vydávání tržních řádů, předvídat, že v budoucnu bude docházet na veřejných prostranstvích a jiných veřejně přístupných místech k nabízení a poskytování služeb za využití moderních technologií bez nutnosti osobní přítomnosti podnikatele (typicky nabízení komerční služby „bikesharing“), je třeba konstatovat, že při výkladu zákona má být v souladu s objektivní teorií, která na evropském kontinentě jednoznačně převažuje,⁴⁷ resp. recentním objektivním výkladovým cílem, zkoumáno, jaký objektivní význam má zákonný text pro jeho **soudobého adresáta**.⁴⁸

I přes shora uvedené stanovisko Ministerstva průmyslu a obchodu v současné době k regulaci nabízení služby „bikesharing“ mimo „kamennou“ provozovnu (a tedy i umístování sdílených kol a koloběžek na veřejná prostranství, jež jsou zde nabízena ke krátkodobému komerčnímu pronájmu), **přistoupilo v rámci svého tržního řádu**

⁴⁵ Viz legislativní proces vedoucí k přijetí zákona č. 356/1999 Sb., kterým se mění zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.

⁴⁶ Z hlediska historického výkladu je uvedený argument použitím tzv. „zásady odvržení zamítnuté alternativy“, podle které je vůle historického zákonodárce odvoditelná též od v legislativním procesu přijatých pozměňovacích návrhů, které mění (a tím odmítají) původně navrhované (předložené) znění textu zákona. Blíže viz WINTR, Jan. *Metody a zásady interpretace práva*. 2. vydání. Praha: Auditorium, 2019, s. 151.

⁴⁷ WINTR, Jan. *Metody a zásady interpretace práva*. 2. vydání. Praha: Auditorium, 2019, s. 140.

⁴⁸ Jak uvádí právní doktrína, „[j]e to tedy význam, o kterém můžeme předpokládat, že by jej s daným právním předpisem jeho adresát, který je znalý právního řádu, společnosti a světa vůbec, spojoval. [...] Tento výkladový cíl též umožňuje přizpůsobování právního řádu měnícím se podmínkám, a to jak společnosti, tak i změnám právního řádu jako celku. Toto přizpůsobování se uskutečňuje právě prostřednictvím výkladu, jehož cílem je objektivní výkladový cíl. Jeho prostřednictvím se právo přizpůsobuje změnám podmínek (společenským, technickým, přírodním apod.) samo, tj. bez zásahu zákonodárce (tempora mutantur et lex mutatur in illis). Blíže viz MELZER, Filip. *Metodologie nalézání práva. Úvod do právní argumentace*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 84.



statutární město Brno. V čl. 10 svého nařízení č. 1/2002, kterým se vydává „Tržní řád“, ve znění pozdějších předpisů, statutární město Brno stanoví, že:

- *Stanoviště „bikesharingu“ mohou být zřízena pouze na místech určených v příloze tohoto nařízení, a to při splnění požadavků stanovených právními předpisy včetně tohoto nařízení.*
- *Maximální možná kapacita jednotlivých stanovišť „bikesharingu“ je stanovena v příloze tohoto nařízení v m²; v případě stanovišť „bikesharingu“ s umístěnými cyklostojany či obdobnými technickými zařízeními může být kapacita stanovena údajem o maximálním možném počtu cyklostojanů.*
- *Poskytování služby „bikesharing“ není při splnění požadavků právních předpisů časově omezeno.*
- *Prodejce je na místech určených příloze k tohoto nařízení (stanoviště „bikesharingu“) povinen zajistit, že sdílené dopravní prostředky budou odstaveny v cyklostojanech k tomu určených, je-li příslušné stanoviště „bikesharingu“ cyklostojany vybaveno.*

Z výše uvedeného je patrné, že předmětná regulace provedená tržním řádem směřuje k tomu, aby sdílená kola a sdílené koloběžky mohly být nabízeny k pronájmu „pod širým nebem“ **pouze na určitých městech závazně a veřejnoprávně vymezených místech.** Provozovatelé jsou tedy fakticky nuceni svou službu nastavit tak, aby započatou jízdu bylo možné ukončit (kolo či koloběžku „uzamknout“) pouze na městech k tomu vymezeném stanovišti (resp. aby pouze na tomto místě mohl být sdílený dopravní prostředek po ukončení jízdy dále nabízen k pronájmu), čímž tato regulace napomáhá kultuře provozování dané podnikatelské činnosti a omezuje negativní jevy s ní spojené (nabízení volně stojících kol a koloběžek „odkudkoliv“, kde je momentálně jízda zákazníkem ukončena).

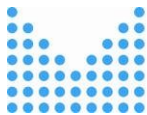
Krajský úřad Jihomoravského kraje jakožto orgán, který vykonává v souladu s § 125 zákona o obcích dozor nad zákonností nařízení obcí (včetně tržních řádů), **uvedenou regulaci neshledal jako odporující zákonu.** Dle právního názoru jmenovaného dozorového orgánu **není přítomnost podnikatele či jeho zaměstnanců na místech, na kterých lze nabízet pronájem sdílených kol a koloběžek nutná, neboť tento požadavek příslušná právní úprava (výslovně) neupravuje (nestanovuje).** Krajský úřad Jihomoravského kraje se tudíž se shora uvedeným stanoviskem Ministerstva průmyslu a obchodu neztotožnil a konstatoval, že dle jeho mínění je úprava „bikesharingu“ v tržním řádu přípustná, tj. v souladu se zákonem.⁴⁹

⁴⁹ Sdělení Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 5. května 2023, č. j. JMK 69502/2023.



Přestože Ministerstvo vnitra v rámci svého dozoru nad zákonností obecně závazných vyhlášek⁵⁰ dospělo ke stejnému právnímu závěru jako Krajský úřad Jihomoravského kraje, musí současně konstatovat, že vzhledem k výše uvedenému stanovisku Ministerstva průmyslu a obchodu může být přípustnost regulace „bikesharingu“ prostřednictvím tržních řádů zpochybňována. **Definitivní řešení této právně sporné otázky může za současné právní úpravy přinést pouze budoucí rozhodovací praxe správních soudů či Ústavního soudu.**

⁵⁰ Dle nálezu Ústavního soudu ze dne 7. dubna 2020, sp. zn. Pl. ÚS 41/18 (Bílina), body 25 a 26, není Ministerstvo vnitra při výkonu dozoru nad zákonností obecně závazných vyhlášek vázáno názory jiných správních orgánů, neboť otázku souladu obecně závazné vyhlášky se zákony si musí posuzovat samo v rámci výkonu své dozorové pravomoci. Ministerstvo vnitra přitom dospělo k závěru, že obecně závazná vyhláška regulující nabízení podnikatelské služby „bikesharing“ odporuje zákonu, neboť tuto činnost je možné regulovat již nařízenými obcí vydávanými na základě § 18 živnostenského zákona.



5. Závěr a shrnutí

V rámci tohoto metodického materiálu byla na půdorysu aktuální právní úpravy a na ni navazující soudní judikatury identifikována a zevrubně popsána řada nástrojů, které obce a jejich orgány mohou využít za účelem regulace umístování sdílených kol a koloběžek na veřejná prostranství v rámci komerční služby „bikesharing“. Využití jednotlivých nástrojů v praxi závisí na přístupu a rozhodnutí každé jednotlivé místní samosprávy. Uvedené by mělo vycházet především ze znalostí lokálních podmínek a specifíků, ale také úrovně a kvality již existující nastavené spolupráce místní samosprávy s jednotlivými provozovateli služby „bikesharing“, kteří na jejím území působí.

Jednotlivé způsoby, jimiž lze umístování sdílených kol a koloběžek na veřejná prostranství v rámci komerční služby „bikesharing“ usměrňovat, lze v bodech shrnout následujícím způsobem:

a) *Regulace prostřednictvím nástrojů soukromého práva*

- Umístění sdílených kol nebo koloběžek na veřejná prostranství za účelem jejich nabídky ke krátkodobému pronájmu představuje **zvláštní užívání veřejného prostranství**, které je **možné pouze se soukromoprávním souhlasem** jeho vlastníka, jímž je ve většině případů obec.
- Podmínky a rozsah uděleného souhlasu se zvláštním užíváním **závisí na smluvním ujednání** vlastníka veřejného prostranství a konkrétního provozovatele služby „bikesharing“; souhlas může být poskytnut zejména formou nájmu (úplatně) nebo výpůjčky (bezúplatně), strany si mohou sjednat smluvní pokuty za nedodržení podmínek udělení souhlasu apod.
- Proti zvláštnímu užívání veřejného prostranství, k němuž nedal jeho vlastník souhlas, **se lze bránit z titulu ochrany vlastnického práva civilními žalobami**, případně za splnění zákonem stanovených podmínek **svépomocí**.
- Je-li v důsledku protiprávního zásahu do vlastnického práva obce (nedovoleným zvláštním užíváním veřejného prostranství v jejím vlastnictví) způsobena škoda, není vyloučena povinnost provozovatele služby „bikesharing“ tuto škodu obci (poškozenému) nahradit.
- Obce nejsou odkázány pouze na uzavírání na právně nezávazných memorand s provozovateli služby „bikesharing“.
- Při udělování dlouhodobějších souhlasů obce se zvláštním užíváním veřejného prostranství v jejím vlastnictví (nad 30 dnů) nelze opomíjet obecná pravidla



hospodaření s obecním majetkem stanovená zákonem o obcích (zejména zveřejňování záměrů).

b) *Regulace za využití fiskálního nástroje – místního poplatku za užívání veřejného prostranství*

- Za zvláštní užívání veřejného prostranství spočívající v umístění zařízení pro poskytování služeb, pod které je pořiditelné též umístění sdíleného kola či sdílené koloběžky nabízené v rámci komerční služby „bikesharing“ ke krátkodobému pronájmu, **lze vybírat místní poplatek za užívání veřejného prostranství**, má-li jej obec formou obecně závazné vyhlášky zavedený.
- Poplatek lze jakožto veřejnoprávní platbu vybírat vedle nájemného za zvláštní užívání veřejného prostranství (platby mají odlišnou povahu a sledují jiné účely).
- Poplatek se vybírá pouze za zvláštní užívání těch veřejných prostranství, která obec v obecně závazné vyhlášce konkrétně označí (určí), čímž může provozovatele služby „bikesharing“ motivovat k tomu, aby uživatelům neumožňovali ukončovat jízdu na zpoplatněných místech.
- Obce mohou v rámci obecně závazné vyhlášky stanovit podmínky, za kterých vzniká poplatníkovi nárok na osvobození či úlevu od poplatku, čímž mohou provozovatele služby ekonomicky motivovat k určitému (z jejich pohledu žádoucímu) jednání.
- Provozovatel služby „bikesharing“ musí ve vztahu ke správci poplatku ve vyhlášce stanovených lhůtách plnit ohlašovací povinnost – zejména oznamovat všechny údaje rozhodné pro stanovení poplatku a jejich změny (§ 14a zákona o místních poplatcích).
- Pro zjednodušení správy poplatku lze obcím doporučit **stanovení týdenní, měsíční nebo roční paušální částky poplatku za každý jednotlivý sdílený dopravní prostředek**.

c) *Veřejnoprávní ochrana obecného užívání veřejných prostranství*

- Nedovolený zábor veřejného prostranství, k němuž může při umístování sdílených kol a koloběžek na veřejná prostranství docházet, lze postihovat jako přestupek dle § 5 odst. 1 písm. g) či § 5 odst. 2 písm. c) zákona o některých přestupcích.
- Přestupek nedovoleného záboru veřejného prostranství se uplatní **pouze v případech, které nelze postihnout podle jiných zákonů** (zpravidla jednání



v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích nebo zákonem o silničním provozu).

- Dle judikatury Nejvyššího správního soudu není pro naplnění skutkové podstaty přestupku rozhodná ani doba, po kterou došlo k neoprávněnému záboru, ani rozsah (plocha) neoprávněného záboru.
- O tom, kde lze ukončit jízdu a kde bude sdílený dopravní prostředek dále nabízen k pronájmu rozhoduje prostřednictvím nastavení v mobilní aplikaci vždy provozovatel služby – nelze vyloučit jeho odpovědnost za přestupek.

d) Umíst'ování sdílených kol a koloběžek na pozemní komunikace z pohledu právních předpisů upravujících provoz a užívání pozemních komunikací

- Za nemotorová vozidla se považují i kola a koloběžky opatřené elektromotorem, a to za podmínek, kdy splňují technické parametry vyplývající z příslušných právních předpisů.
- I pro řidiče sdílených kol a koloběžek **platí pravidla upravující zastavení a stání** (§ 25 odst. 1 a § 27 odst. 1 zákona o silničním provozu), jejichž porušení je přestupkem.
- Platí obecný **zákaz užití chodníků nebo stezek pro chodce** jinými účastníky provozu než chodci – elektrokola a elektrokoloběžky na chodnících nesmí obecně ani stát, ani jezdit (§ 53 odst. 2 zákona o silničním provozu).
- Pokud nemotorové vozidlo představuje **překážku provozu na pozemních komunikacích** [§ 2 písm. ee) zákona o silničním provozu], může být v souladu s § 45 odst. 4 zákona o silničním provozu **odstraněno** – o uvedeném rozhoduje policista nebo strážník obecní policie. Půjde o situace, kdy kolo či koloběžka bude omezovat či znemožňovat bezpečný pohyb po chodníku či jiné pozemní komunikaci (zejména pro slabozraké osoby, osoby s kočárkem či invalidními vozíky).
- Obec může **iniciovat místní úpravu provozu na pozemních komunikacích**, resp. pohyb dotčených kol a koloběžek regulovat dopravním značením (§ 77 zákona o silničním provozu).

e) Možnosti regulace umíst'ování sdílených kol a koloběžek na veřejná prostranství cestou obecní normotvorby

- Mimo zavedení a úpravy místního poplatku za užívání veřejného prostranství **nelze umíst'ování sdílených kol a koloběžek na veřejná prostranství v rámci**



komerční služby „bikesharing“ formou obecně závazné vyhlášky obce regulovat. Regulace provozu na pozemních komunikacích či podmínek výkonu živnostenského podnikání je upravena zákonem nebo na základě zákona svěřena správním úřadům jako výkon státní správy nebo orgánům územních samosprávných celků jako výkon jejich přenesené působnosti. Tato zákonná regulace přitom dle judikatury Ústavního soudu chrání i hodnoty, které by mohly obce chránit prostřednictvím obecně závazných vyhlášek vydaných na základě § 10 písm. a) a c) zákona o obcích (sleduje tedy stejný předmět a cíl).

- Za účelem **závazného vymezení míst pro nabídku a poskytování služeb mimo „kamennou provozovnu“** mohou obce formou **nařízení obce** vydávat **„tržní řády“** (§ 18 odst. 1 živnostenského zákona). Fakultativně pak tržní řád může obsahovat úpravu některých dalších záležitostí spojených s touto činností (§ 18 odst. 2 a 3 živnostenského zákona).
- **Samostatným nařízením** vydaným na základě § 18 odst. 4 živnostenského zákona **lze stanovit, že některé formy prodeje zboží nebo poskytování služeb prováděné mimo provozovnu jsou v obci nebo v její části zakázány.**
- Možnost regulovat nabízení komerční služby „bikesharing“ prostřednictvím nařízení vydávaných na základě § 18 živnostenského zákona **je rozporována Ministerstvem průmyslu a obchodu**, dle jehož stanoviska se má regulace na základě uvedených zmocnění dotýkat výhradně prodeje a poskytování služeb s **osobní přítomností podnikatele a spotřebitele**. Tento požadavek však ze zákona, soudní judikatury ani příslušných důvodových zpráv výslovně neplyne a **není obecně přijímán.**
- Prostřednictvím svého **tržního řádu reguluje službu „bikesharing“ statutární město Brno, a to zejména cestou závazného určení stanovišť**, na kterých může být předmětná služba mimo „kamennou provozovnu“ nabízena. Tato regulace **nebyla příslušným dozorovým orgánem (Krajským úřadem Jihomoravského kraje) shledána jako odporující zákonu.**

Příloha č. 1

**PŘEHLED RELEVANTNÍCH USTANOVENÍ DOPADAJÍCÍCH NA PROBLEMATIKU
„BIKESHARINGU“ Z HLEDISKA PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH**

<u>zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů</u>	
<ul style="list-style-type: none"> - obecná pravidla, kde je řidiči dovoleno zastavit a stát - taxativní výčet míst, kde je řidiči zastavení a stání zakázáno (např. nesmí řidič zastavit nebo stát tak, aby vozidlo zakrývalo svislou dopravní značku) - postup při odstraňování překážky provozu na pozemních komunikacích - pravidla pro užití chodníku a stezky pro chodce - možnost místní úpravou upravit provoz na pozemních komunikacích dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními, a to například včetně parkování 	
<i>ustanovení a jeho znění</i>	<i>příslušné sankční ustanovení a sankce</i>
§ 2 písm. b), d), f), h) a ee) <i>vymezení základních pojmů</i>	b) Provozovatel vozidla je vlastník nebo jiná osoba, která je jako provozovatel zapsána v registru silničních vozidel podle zvláštního právního



	<p>předpisu nebo obdobné evidenci jiného státu.</p> <p>d) Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.</p> <p>f) Vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj.</p> <p>h) Nemotorové vozidlo je přípojné vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.</p> <p>ee) Překážka provozu na pozemních komunikacích je vše, co by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích, například náklad, materiál nebo jiné předměty, vozidlo</p>		
--	---	--	--



	ponechané na pozemní komunikaci nebo závady ve sjízdnosti pozemní komunikace.		
§ 25 odst. 1 <i>zákaz zastavení a stání</i>	(1) Řidič smí zastavit a stát jen a) vpravo ve směru jízdy co nejbližší k okraji pozemní komunikace a na jednosměrné pozemní komunikaci vpravo i vlevo, b) v jedné řadě a rovnoběžně s okrajem pozemní komunikace; nedojde-li k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, smí v obci řidič vozidla o celkové hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg zastavit a stát kolmo, popřípadě šikmo k okraji pozemní komunikace nebo zastavit v druhé řadě.	§ 125c odst. 1 písm. k) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.	Pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč. Příkazem na místě pokuta do 2 000 Kč.
§ 27 odst. 1 <i>zákaz zastavení a stání</i>	(1) Řidič nesmí zastavit a stát a) v nepřehledné zatáčce a v její těsné blízkosti, b) před nepřehledným vrcholem stoupání	§ 125c odst. 1 písm. k) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je	Pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč. Příkazem na místě pokuta do 2 000 Kč.



	<p>pozemní komunikace, na něm a za ním, c) na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a ve vzdálenosti kratší než 5 m před nimi, d) na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní; tento zákaz neplatí v obci na křižovatce tvaru "T" na protější straně vyústující pozemní komunikace, e) v připojovacím nebo odbočovacím pruhu, f) u zastávky tramvaje, autobusu nebo trolejbusu bez nástupního ostrůvku v úseku, který začíná dopravní značkou "Zastávka autobusu", "Zastávka tramvaje" nebo "Zastávka trolejbusu" a končí ve vzdálenosti 5 m za označником zastávky, a tam, kde taková dopravní značka není, ve vzdálenosti kratší než 30 m před a 5 m za označником zastávky; je-li</p>	<p>uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.</p>	
--	--	---	--



	<p>prostor zastávky vyznačen vodorovnou dopravní značkou "Zastávka autobusu nebo trolejbusu" nebo "Zastávka tramvaje", platí tento zákaz jen pro vyznačený prostor,</p> <p>g) na železničním přejezdu, v podjezdu a v tunelu a ve vzdálenosti kratší než 15 m před nimi a za nimi,</p> <p>h) v místě, kde by vozidlo zakrývalo svislou dopravní značku nebo vodorovnou dopravní značku "Směrové šipky" nebo "Nápis na vozovce",</p> <p>i) ve vyhrazeném jízdním pruhu a jízdním pruhu pro cyklisty,</p> <p>j) v jízdních pruzích vyznačených na vozovce mimo pravého jízdního pruhu,</p> <p>k) ve vzdálenosti kratší než 5 m od začátku a konce vodorovné dopravní značky "Podélná čára souvislá" nebo nástupního ostrůvku tam, kde by mezi</p>		
--	---	--	--



	<p>touto dopravní značkou nebo nástupním ostrůvkem a vozidlem nezůstal volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m,</p> <p>l) na mostě,</p> <p>m) v tunelu; to neplatí v případě nouzového stání na místě označeném dopravní značkou "Nouzové stání"; v případě nouzového stání musí řidič vypnout motor,</p> <p>n) před vjezdem na pozemní komunikaci z polní nebo lesní cesty nebo z místa ležícího mimo pozemní komunikaci,</p> <p>o) na vyhrazeném parkovišti, nejde-li o vozidlo, pro které je parkoviště vyhrazeno; to neplatí, jde-li o zastavení a stání, které nepřekročí dobu tří minut a které neohrozí ani neomezí ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, popřípadě neomezí řidiče vozidel, pro</p>		
--	--	--	--



	<p>něž je parkoviště vyhrazeno, p) na tramvajovém pásu, r) na silniční vegetaci, pokud to není povoleno místní úpravou provozu na pozemní komunikaci, s) na jiných místech, kde by tím byla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, zejména jízda ostatních vozidel.</p>		
<p>§ 45 odst. 1, 2 a 4 <i>odstraňování překážky provozu na pozemních komunikacích</i></p>	<p>(1) Kdo způsobil překážku provozu na pozemních komunikacích, musí ji neprodleně odstranit; neučiní-li tak, odstraní ji na jeho náklad vlastník pozemní komunikace.</p> <p>(2) Není-li možno překážku provozu na pozemních komunikacích neprodleně odstranit, musí ji její původce označit a ohlásit policii.</p> <p>(4) Je-li překážkou provozu na pozemní komunikaci vozidlo, rozhoduje o jeho</p>	<p>§ 125c odst. 1 písm. k) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.</p>	<p>Pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč. Příkazem na místě pokuta do 2 000 Kč.</p>

	odstranění policista nebo strážník obecní policie, přičemž jde-li o dálnici, zajistí odstranění vozidla na výzvu policisty některá z osob uvedených v odstavci 1; vozidlo se odstraní na náklad jeho provozovatele.		
§ 53 odst. 2 <i>zákaz užití chodníku jinými účastníky než chodci</i>	Jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci nesmějí chodníku nebo stezky pro chodce užívat, pokud není v tomto zákoně stanoveno jinak.	§ 125c odst. 1 písm. k) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.	Pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč. Příkazem na místě pokuta do 2 000 Kč
§ 61 odst. 2 <i>obecná, místní a přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích</i> (k provedení vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích)	Místní úprava provozu na pozemních komunikacích je úprava provozu na pozemních komunikacích provedená dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními.		