



ombudsman
veřejný ochránce práv

Sp. zn.: 1761/2021/VOP/AŠT
Č. j.: KVOP-50545/2021

Dostupnost rezidentního parkování

Výzkum veřejného ochránce práv 2021



Obsah

Dostupnost rezidentního parkování.....	1
Obsah.....	2
Poslání ochránce.....	3
Slovník užitých pojmů.....	4
Úvodní slovo.....	5
Shrnutí.....	6
Právní úprava.....	7
1.1 Rezidentní parkování jako nástroj regulace stání.....	7
1.2 Právní vztah k vozidlu.....	8
1.3 Místo trvalého pobytu.....	11
Analýza dostupnosti rezidentního parkování.....	13
1. Obecné údaje.....	13
2. Vymezení právních vztahů k vozidlu.....	17
3. Statistické údaje.....	22
4. Další zjištění.....	24



Poslání ochránce

Již od roku 2001 ochránce chrání osoby před nezákonným či jinak nesprávným jednáním nebo nečinností správních úřadů a dalších institucí. Tehdy má právo nahlížet do úředních či soudních spisů, žádat úřady o vysvětlení a může bez ohlášení provádět místní šetření. Shledá-li pochybení úřadu a nepodaří se mu dosáhnout nápravy, může informovat nadřízený úřad či veřejnost.

Od roku 2006 ochránce plní úkoly národního preventivního mechanismu podle Opčního protokolu k Úmluvě proti mučení a jinému krutému, nelidskému či ponižujícímu zacházení nebo trestání. Systematicky navštěvuje zařízení, v nichž se nacházejí osoby omezené na svobodě, a to jak z moci úřední, tak v důsledku závislosti na poskytované péči. Cílem návštěv je posílit ochranu před špatným zacházením. Svá zjištění a doporučení ochránce zobecňuje v souhrnných zprávách z návštěv a na jejich základě formuluje standardy zacházení. Návrhy na zlepšení zjištěného stavu a odstranění případného špatného zacházení ochránce směřuje jak k samotným zařízením a jejich zřizovatelům, tak k ústředním orgánům státní správy.

V roce 2009 byl ochránce pověřen rolí národního orgánu pro rovné zacházení a ochrany před diskriminací (equality body). Přispívá tedy k prosazování práva na rovné zacházení se všemi osobami bez ohledu na jejich rasu nebo etnický původ, národnost, pohlaví, sexuální orientaci, věk, zdravotní postižení, náboženské vyznání, víru nebo světový názor. Za tím účelem poskytuje pomoc obětem diskriminace, provádí výzkum, zveřejňuje zprávy a vydává doporučení k otázkám

souvisejícím s diskriminací a zajišťuje výměnu dostupných informací s příslušnými evropskými subjekty.

Od roku 2011 ochránce rovněž sleduje zajištění cizinců a výkon správního vyhoštění.

Počínaje lednem 2018 zastává ochránce také funkci monitorovacího orgánu pro naplňování práv zakotvených Úmluvou o právech osob se zdravotním postižením a pomáhá také cizincům-občanům Evropské unie, kteří žijí nebo pracují v České republice. Poskytuje jim informace o jejich právech a pomoc při podezření na diskriminaci z důvodu státní příslušnosti.

Ke zvláštním oprávněním ochránce patří právo podávat Ústavnímu soudu návrhy na zrušení podzákoných právních předpisů, právo vedlejšího účastenství před Ústavním soudem v řízení o zrušení zákona či jeho části, právo podat správní žalobu k ochraně veřejného zájmu či návrh na zahájení kárného řízení s předsedou či místopředsedou soudu. Ochránce také může příslušnému úřadu doporučit vydání, změnu či zrušení právního nebo vnitřního předpisu. Doporučení ke změně zákona podává vládě.

Ochránce je nezávislý a nestranný, z výkonu své funkce je odpovědný Poslanecké sněmovně, která ho zvolila. Má jednoho voleného zástupce, kterého může pověřit výkonem části své působnosti. Se svými poznatky ochránce průběžně seznamuje veřejnost prostřednictvím médií, internetu, sociálních sítí, odborných seminářů, kulatých stolů a konferencí. Nejdůležitější zjištění a doporučení shrnuje zpráva o činnosti veřejného ochránce práv předkládaná každoročně Poslanecké sněmovně.



Slovník užitých pojmů

Zákon o pozemních komunikacích – zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v textu dále také jen „zákon“. Jedná se o právní předpis, který definuje pozemní komunikace, stanovuje jejich stavbu, podmínky užívání a ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací. Tento předpis dává obcím možnost zavést rezidentní parkování.

Rezidentní parkování – stání silničního motorového vozidla fyzické osoby v oblasti místa trvalého pobytu této fyzické osoby.

Abonentní parkování – stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce.



Úvodní slovo

Mnoho obcí se dlouhodobě potýká s nedostatkem parkovacích míst, a téma rezidentního parkování je proto v současné době velmi aktuální. Regulace dopravy prostřednictvím této úpravy poskytuje obcím způsob, jak umožnit v určených oblastech parkování pouze konkrétním vozidlům vybraných osob, čímž by se měl částečně snížit převis poptávky po parkovacích místech v dané lokalitě. Pokud se obec vydá touto cestou, řídí se zákonem o pozemních komunikacích, který vymezuje okruh osob, kterým má být parkování umožněno. Jedná se o silniční motorová vozidla fyzických osob, které mají ve vymezené oblasti místo trvalého pobytu.

V rámci řešení několika podnětů, které se týkaly rezidentního parkování, ochránce zjistil, že se značně liší přístup jednotlivých obcí k otázce, které osoby mají na vydání parkovacího oprávnění nárok, tj. které osoby splňují zákonnou definici. Jde zejména o problém interpretace pojmu silniční motorové vozidlo fyzické osoby, neboli o zjištění, jaký má být právní vztah žadatele k vozidlu, pro které žádá o vydání parkovací karty. Dále jde také o otázku, jak přistupovat k žádostem cizinců, které zákon o pozemních komunikacích zcela opomíjí.

Vzhledem ke skutečnosti, že zákonná úprava používá nejasné pojmy, neobsahuje žádné vodítko, jak nakládat se žádostmi cizinců a ochránce z vlastní činnosti zjistil, že jednotlivé obce zákonnou úpravu vykládají odlišně, rozhodl se provést na toto téma výzkum mezi všemi statutárními městy.

Cílem výzkumu bylo zmapovat přístup statutárních měst k úpravě rezidentního parkování a formulovat doporučení pro praxi. Zaměřili jsme se především to, jaké právní vztahy statutární města k vozidlu žadatele akceptují; stejně tak jsme sledovali, zda mají statutární města vydány metodiky rezidentního parkování a zda žádosti posuzují i nad rámec metodiky v případě, že žadatel nesplní podmínku právního vztahu výslovně uvedeného v metodice. Zvláštní pozornost jsme kladli na to, jak města přistupují k žádostem cizinců, zda je zamítají z důvodu absence trvalého pobytu, nebo zda místo podmínky trvalého pobytu akceptují i jiné pobytové režimy, kterými je cizinec vázán k místu skutečného pobytu.

Metodou výzkumu bylo elektronické dotazníkové šetření. Sběr dat probíhal v termínu od 22. dubna do 17. července. 2021. V průvodním dopisu jsme oslovili magistráty všech 27 statutárních měst v ČR a požádali je o vyplnění. Zároveň jsme respondenty požádali, aby v případě, že se úprava rezidentního parkování liší dle jednotlivých městských částí, rozeslali dotazník s žádostí o vyplnění příslušným městským částem či obvodům. Ukázalo se, že úprava rezidentního parkování je téměř ve všech statutárních městech stanovena centrálně, jedině v Ostravě se úprava liší dle jednotlivých městských obvodů. Dotazník vyplnili všichni oslovení respondenti, tedy 26 magistrátů statutárních měst a pět městských obvodů statutárního města Ostravy. Úhrnem tedy vyplnilo dotazník 31 respondentů.



Shrnutí

Více než polovina statutárních měst (56 %) má aktuálně zavedeno rezidentní parkování. Naopak více než dvě pětiny (44 %) statutární měst neměly zavedeno rezidentní parkování, přičemž čtvrtina těchto obcí (25 %, 3 z 12) aktuálně jedná o zavedení úpravy rezidentního parkování.

Podmínky prokázání právního vztahu žadatele o parkovací oprávnění k vozidlu nejsou sjednocené a praxe v jednotlivých obcích se významně liší. Všechny obce s úpravou rezidentního parkování vydávají parkovací karty v případě, že žadatel je vlastníkem vozidla, a když mu vozidlo svěří do soukromého užívání zaměstnavatel. Naopak, pokud je žadatel osobou v blízkém příbuzenském vztahu s vlastníkem vozidla, nárok na parkovací oprávnění má pouze v necelých dvou pětinách obcí (37 %). Pokud žadatel užívá vozidlo na základě smlouvy o pronájmu s vlastníkem vozidla, dostane se k parkovacímu oprávnění pouze v necelé třetině obcí (32 %) s úpravou rezidentního parkování. Nejméně častý typ právních vztahů, akceptovaný pouze v přibližně pětině obcí (21 %), představuje situace, kdy uživatel uzavřel dohodu (např. výpůjčka, výprosa) s vlastníkem vozidla.

Vzhledem ke skutečnosti, že zákon k vymezení konkrétních právních vztahů žadatelů k vozidlu neposkytuje žádné vodítko, jsou to samy obce, které předem rozhodují o tom, jaké právní vztahy budou uznávat. Jeví se jako vhodný přístup možnost individuálního posouzení žádosti. Možnost individuálního posouzení v současné době připouští pouze 4 obce.

Většina obcí by nevydala parkovací oprávnění cizincům bez trvalého pobytu. Cizinci – občané Evropské unie, by získali parkovací oprávnění pouze v méně než třetině obcí (32 %), kde je zavedena úprava rezidentního parkování, a cizinci – občané třetích zemí, by parkovací oprávnění získali dokonce jen přibližně ve čtvrtině daných obcí (26 %). Cizinci však mohou požádat o trvalý pobyt až po uplynutí pěti let nepřetržitého pobytu na území ČR.

Vázání vydání parkovacího oprávnění na trvalý pobyt není v případě cizinců vhodné. Trvalý pobyt ve smyslu zákona o evidenci obyvatel se eviduje jen u občanů České republiky. Bylo by vhodné přistoupit ke změně zákona tak, aby vydání parkovacího oprávnění bylo ve vztahu k cizincům vázáno na místo hlášeného pobytu, které je v evidenčním smyslu ekvivalentem místa trvalého pobytu u českých občanů.

Kritérium trvalého pobytu ve vztahu k cizincům – občanům Evropské unie, může být považováno za nepřímo diskriminační ve vztahu ke státní příslušnosti, a proto v rozporu s právem Evropské unie.

Řada obcí se zavedenou úpravou rezidentního parkování hodnotila stávající právní úpravu jako zastaralou a nejasnou. Jako problematické uvádějí zástupci obcí samotné prokazování vztahu žadatele k vozidlu, kdy žadatelé musí dodávat nejrůznější doklady a formuláře. Právě dokládání trvalého bydliště žadatelů uvádějí respondenti jako jednu z hlavních překážek. Současná právní úprava dle některých respondentů spíše omezuje rozvoj měst namísto toho, že by byla nástrojem k účelné organizaci dopravy.



Právní úprava

1.1 Rezidentní parkování jako nástroj regulace stání

Dle obecné právní úpravy může pozemní komunikace ke stání využívat každý, a to bezplatně¹. Zákon o pozemních komunikacích upravuje několik speciálních nástrojů, pomocí kterých může obec stání na místních komunikacích zpoplatnit a zúžit okruh osob, které mohou ke stání (parkování) či odstavování vozidel místní komunikace na území obce využít. Rezidentní parkování je jedním z těchto nástrojů.

Zákon o pozemních komunikacích stanovuje², že:

„Pro účely organizování dopravy na území obce může obec v nařízení obce vymezit oblasti obce, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy

- a) k stání silničního motorového vozidla v obci na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin,
- b) k odstavení nákladního vozidla nebo jízdní soupravy v obci na dobu potřebnou k provedení celního řízení,
- c) k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce, nebo **k stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu** nebo je vlastníkem nemovitosti **ve vymezené oblasti** obce, nebo k stání silničních motorových vozidel stanovených v nařízení obce,

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

Byť úseky vymezené v nařízení mohou být k výše uvedeným činnostem užity pouze při zaplacení stanovené ceny, důvodem pro zavedení těchto speciálních úprav má být existující nutnost dopravu ve vztahu k parkování na konkrétním místě regulovat³. Skutečnost, že účelem regulace dle § 23 odst. 1 zákona je organizace dopravy na území obce, akcentoval také Ústavní soud⁴. Obce by proto měly vážit, ve kterých lokalitách je zvláštní

1 Za předpokladu splnění podmínek stanovených v § 25 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

2 § 23 odst. 1 písm. zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

3 Nikoli jiné důvody, například snaha naplnit obecní rozpočet penězi za parkovné.

4 Usnesení Ústavního soudu – pléna ze dne 18. 11. 2010 sp. zn. Pl. ÚS 14/08 – odst. 28. Dostupné z: <https://nalus.usoud.cz/Search/Search.aspx>.



organizování dopravy skrze povinnost zaplatit stanovenou cenu nutné, a ve kterých nikoli. Je vhodné také zdůraznit, že zákon hovoří konkrétně o místních komunikacích. Obce touto formou úpravy provozu nemohou zpoplatnit a omezit užívání ostatních typů pozemních komunikací, byť by se nacházely v oblasti obce vymezené nařízením.

Ačkoli pojem „rezidentní parkování“ zákon neužívá, jedná se o obecně vžitý název pro úpravu provozu uvedenou v § 23 odst. 1 písm. c)⁵; konkrétně jde o stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu ve vymezené oblasti obce⁶.

Osoby, naplňující zákonnou definici, mají po zaplacení stanovené ceny nárok na vydání parkovacího oprávnění, které je opravňuje s konkrétním vozidlem parkovat na místních komunikacích (či jejich částech) v oblasti vymezené v nařízení.

Zákon nárok na vydání parkovacího oprávnění váže na blízký vztah žadatele k vymezené oblasti – stanovuje podmínku, aby žadatel měl místo trvalého pobytu v oblasti vymezené v nařízení. Z definičního hlediska narážíme na problém interpretace pojmu „silniční motorové vozidlo fyzické osoby“, tj. jaký právní vztah má žadatel k vozidlu mít, aby měl nárok na vydání parkovací karty.

1.2 Právní vztah k vozidlu

Zákon neobsahuje žádná konkrétní pravidla pro rozlišení, na základě jakých právních vztahů má obec parkovací oprávnění vydávat. Z výkladu pojmu „silniční motorové vozidlo fyzické osoby“ a ze skutečnosti, že vlastnictví je nejsilnějším právním vztahem, který osobu může k věci právně vázat, nanejvýš dovodíme, že předpoklad právního vztahu vždy naplní vlastník vozidla.

Je i otázkou, zda na právní vztah k vozidlu lze nahlížet jako na další podmínku, jejíž obsah si, na rozdíl od podmínky místa trvalého pobytu a zaplacení ceny, obec sama nadefinuje, nebo zda se o další podmínku nejedná a obec by měla akceptovat takový právní vztah k vozidlu, který žadatel doloží.

Otázka právního vztahu k vozidlu v souvislosti se žádostí o vydání parkovacího oprávnění nebyla dosud zcela vyjasněna ani soudy. Nejvyšší správní soud⁷ judikoval, že prokázání právního vztahu k vozidlu, pro něž osoba žádá o vydání parkovacího oprávnění, je nutnou podmínkou jeho vydání, základním prvkem konstrukce rezidentního parkování a regulačním kritériem je však právě blízký vztah osoby k vymezenému území. Z rozsudku vyplývá, že obec může ohledně právního vztahu k vozidlu nastavit vlastní kritéria, ale musí při jejich vymezení

5 Kromě rezidentního parkování písmeno c) upravuje také tzv. abonentní parkování, které řeší parkování vozidel provozovaných za účelem podnikání. Novelou zákona z března 2020 (zákon č. 162/2020) pak byla možnost stání ve vymezených oblastech rozšířena také o jiná silniční motorová vozidla, za předpokladu specifikace těchto vozidel v nařízení obce.

6 Pod pojem rezidentní parkování některé obce řadí také stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti.

7 Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 10. 2019, č. j. 1 As 10/2019-32. Dostupný z: <http://www.nssoud.cz/>.



postupovat tak, aby neodůvodněně neznevýhodňovala osoby ve srovnatelném postavení, aniž by k tomu měla legitimní důvod. V tomto případě se nicméně jednalo o poměrně specifickou situaci, kdy obec daný právní vztah – konkrétně vlastnictví vozidla, uznávala. Při vydávání oprávnění se obec řídila vlastní metodikou, ve které stanovila více právních vztahů k vozidlu, na jejichž základě parkovací oprávnění vydávala. Současně v metodice také vymezila způsoby, jak jednotlivé právní vztahy prokazovat, přičemž vlastnictví vozidla se prokazovalo zápisem v technickém průkazu vozidla. Žadatelka byla spoluvlastnicí vozidla na základě společného jmění manželů, nebyla ale zapsána v technickém průkazu vozidla⁸. Obec proto žadatelce parkovací oprávnění nevydala. Nejvyšší správní soud s tímto postupem nesouhlasil a judikoval, že pokud se nejedná o případ zneužití práva za účelem obcházení organizace dopravy na území obce, je nutno jako silniční motorové vozidlo fyzické osoby chápat i vozidlo ve společném jmění manželů.

Rozhodnutí Nejvyššího správního soudu tak neodpovídá na otázku, jaké typy právních vztahů má obec akceptovat. Pouze akcentuje, že při jejich vymezení obec nesmí postupovat svévolně a nesmí znevýhodňovat osoby ve stejném postavení. V řešeném případě obec rozlišovala mezi vlastníky, tj. osobami ve stejném postavení, když parkovací oprávnění vydávala pouze žadatelům zapsaným v technickém průkazu vozidla.

Otázce, zda lze vydat parkovací oprávnění žadateli, který nesplňuje podmínku právního vztahu k vozidlu stanovenou v metodice obce, se věnuje nedávný rozsudek Městského soudu v Praze⁹. Konkrétně se jednalo o situaci, kdy žadatel s trvalým pobytem ve vymezené části obce žádal o vydání parkovacího oprávnění pro vozidlo, které využíval na základě smlouvy o výpůjčce. Metodika obce tento právní vztah pro vydání parkovacího oprávnění neuznávala, uznávala však, mimo jiné, smlouvu o dlouhodobém pronájmu vozidla z autopůjčovny, leasingovou smlouvu, nebo svěřeni služebního automobilu zaměstnavatelem k soukromým účelům. Obec žádost o vydání parkovacího oprávnění zamítla s poukazem na možné obcházení regulace a svou vázanost metodikou.

Soud uvedl, že považuje za logické, že výše uvedené právní vztahy jsou bez dalšího uznávány, protože skýtají zanedbatelné riziko obcházení regulace. Za obcházení regulace pak považoval snahu zajistit parkování pro osobu, která nemá trvalý pobyt v části obce vymezené nařízením. Soud připustil, že v případě bezplatné smlouvy o výpůjčce může vzniknout důvodné podezření o účelovosti tohoto postupu. Současně ale upozornil, že bezplatné užívání vozidla na základě písemné smlouvy o výpůjčce¹⁰ se svou povahou blíží dlouhodobému pronájmu vozidla z autopůjčovny. V rozsudku odkázal na závěr Nejvyššího správního soudu, že obec nemůže při regulaci postupovat svévolně a při vymezení kritérií nesmí činit neodůvodněné rozdíly mezi osobami ve stejném postavení.

Dle soudu se obec v tomto případě neměla řídit pouze metodikou, ale měla provést vlastní úvahu o tom, zda žádost žadatele mohla být účelová, tj. zda byla motivována snahou zajistit

8 V technickém průkazu vozidla byl jako vlastník zapsán manžel žadatelky. Systém registru vozidel neumožňuje zapsat více vlastníků k jednomu vozidlu.

9 Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 26. 10. 2020, č. j. 17 A 40/2020-69. Dostupný z: <http://www.nssoud.cz>.

10 Dle § 2193 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.



parkovací oprávnění pro vlastníka vozidla – osobu, která neměla ve vymezené oblasti místo trvalého pobytu. Vzhledem k okolnostem případu¹¹ soud neshledal, že by se žádost o vydání parkovacího oprávnění jevila jako účelová a přikázal parkovací oprávnění žadateli vydat.

Ani výše popsané rozhodnutí ale neposkytuje odpověď na otázku, na základě kterých právních vztahů má obec parkovací oprávnění vydávat. Rozhodnutí ale za osoby ve srovnatelném postavení považuje také žadatele, jejichž právní vztah k vozidlu metodika nepřipouští, ale který se některému z přijímaných právních vztahů v metodice blíží. Pouze nesplnění podmínek metodiky tak dle soudu nemělo automaticky vést k zamítnutí žádosti, ale obec by měla posoudit, zda žádost není snahou o obcházení regulace.

Je vhodné upozornit, že názor, který ve výše popisovaném případě zaujal Městský soud v Praze, nezaručuje, že v případě obdobných žalob budou soudy rozhodovat totožně. Nicméně pro neúspěšné žadatele o vydání parkovacích karet výše zmíněný rozsudek vyznívá pozitivně. Jako obtížně proveditelný se může jevit požadavek, aby obce prováděly vlastní úvahu o tom, zda žádost není snahou o obcházení regulace. Prokázat, že žadatel o vydání parkovacího oprávnění jednal účelově tj., že se snažil získat parkovací oprávnění pro osobu, která nemá místo trvalého pobytu v oblasti vymezené nařízením, může být značně komplikované. Je ale třeba znovu zdůraznit, že byť zákon právní vztah žadatele k vozidlu předpokládá, žádným způsobem neurčuje, o jaký právní vztah/právní vztahy se má jednat, ani obec nezmocňuje k určení konkrétních právních vztahů. Je pochopitelné, že obce v zájmu zjednodušení administrativy a snaze zabránit obcházení regulace přistupují k vlastnímu vymezení akceptovaných právních vztahů. Nelze ale odhlédnout od skutečnosti, že tento přístup nejvíce zasahuje osoby, které v místě úpravy dlouhodobě žijí, mají zde místo trvalého pobytu a užívají vozidlo na základě jiného než obcí akceptovaného právního vztahu.

Žadatelé o parkovací oprávnění by neměli být stavěni do pozice, ve které jim obec neumožní jejich právní vztah k vozidlu prokázat. Smyslem zákonné úpravy jistě není přinutit žadatele, kteří již vozidlo užívají, k pořízení vlastního vozidla pouze z důvodu, aby mohli v místě svého bydliště parkovat.

Výzkum potvrdil, že obce se při definování jimi akceptovaných právních vztahů k vozidlu značně liší. Nejčastěji právní vztahy upravují ve vlastních metodikách¹², popřípadě přímo v samotných nařízeních, na jejichž základě úpravu rezidentního parkování zavádí. Přitom z deseti právních vztahů, na které jsme se v rámci dotazníku respondentů ptali, shodně všechny obce uznávají pouze vlastnictví vozidla a svěření vozidla do osobního užívání zaměstnavatelem. Pouze jedna obec uvedla, že parkovací oprávnění vydá i osobě, která je k užívání vozidla pouze zplnomocněna vlastníkem vozidla. Z výzkumu také vyplynulo, že na základě zmiňované smlouvy o výpůjčce získají parkovací oprávnění pouze žadatelé ve 4 obcích a současně pouze 4 obce uvedly, že pokud žadatel nesplní podmínku právního vztahu k vozidlu stanovenou obcí, může být žádost posouzena individuálně.

Vzhledem ke skutečnosti, že zákon konkrétní právní vztahy nevymezuje, ani obec k jejich vymezení nezmocňuje, automatické odmítání žádostí, u kterých žadatelé neprokáží právní

11 Vysoký věk vlastníka, vzdálenost místa trvalého pobytu vlastníka od místa úpravy přes 200 km, stáří a technický stav vozidla – nákladný případný přepis vozidla v souvislosti s povinností zaplatit ekologickou daň.

12 Či v jiných interních dokumentech.



vztah k vozidlu akceptovaný obcí, není žádoucí. V těchto případech se jeví jako vhodný přístup individuální posouzení žádosti. V případě, že se obec odmítne žádostí zabývat z důvodu, že žadatel neprokázal akceptovaný právní vztah k vozidlu, může se žadatel obrátit na soud žalobou na ochranu před nezákonným zásahem správního orgánu.

1.3 Místo trvalého pobytu

Na rozdíl od právního vztahu k vozidlu zákon jasně formuluje podmínku, že žadatel o vydání parkovacího oprávnění musí mít v oblasti vymezené v nařízení obce místo trvalého pobytu. Tato podmínka byla z hlediska možné diskriminace podrobena soudnímu přezkumu chvíli po zavedení prvních úprav rezidentního parkování. Soudy judikovaly¹³, že zavedení rezidentního parkování není diskriminační vůči osobám, které si parkovací oprávnění nemohou pořídit z důvodu neexistence trvalého pobytu v ní. U osob s místem trvalého pobytu ve vymezené oblasti obce se počítá se zvýšenou potřebou parkování v dané oblasti z důvodu jejich blízkého vztahu k vymezené oblasti. Tyto osoby proto požívají zvýhodnění v podobě parkovacího oprávnění oproti osobám, které takto blízký vztah k vymezené oblasti nemají.

V souvislosti s místem trvalého pobytu je vhodné zmínit, že čeští občané ho mohou měnit bez větších administrativních komplikací.¹⁴ Dle zákona o evidenci obyvatel je občan povinen vyplnit přihlašovací lístek k trvalému pobytu, prokázat totožnost občanským průkazem nebo jiným obdobným dokladem a prokázat vlastnictví bytu/domu na dané adrese, nebo doložit oprávněnost užívání bytu nebo domu.¹⁵

1.3.1 Podmínka místa trvalého pobytu ve vztahu k cizincům

Zákonná podmínka místa trvalého pobytu je ve vztahu k cizincům formulačně nešťastná. Obce by měly vést v patrnosti skutečnost, že trvalý pobyt u cizinců (i občanů EU) je odlišným institutem od trvalého pobytu ve smyslu zákona o evidenci obyvatel. Trvalý pobyt ve smyslu zákona o evidenci obyvatel se eviduje jen u občanů České republiky.

Cizinci nemohou mít místo trvalého pobytu, protože se jedná o údaj, který označuje adresu pobytu českého občana na území České republiky, která je vedena v základním registru obyvatel.

Trvalý pobyt ve smyslu zákona o evidenci obyvatel má především evidenční funkci. Zatímco trvalý pobyt dle zákona o pobytu cizinců¹⁶ je druhem pobytového oprávnění na území České republiky, které se uděluje cizincům, a to jak občanům států Evropské unie, tak třetích států, za splnění zákonem vymezených podmínek¹⁷. Povolení k trvalému pobytu se vydává

13 Např. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 12. 2012 č. j. 9 Ao 8/2011-68 dostupný z: <http://www.nssoud.cz>.

14 Dle § 10 odst. 6 zákona č. 133/2000 Sb., o evidenci obyvatel, ve znění pozdějších předpisů.

15 Oprávněnost užívání bytu/domu může být prokázána např. nájemní smlouvou, ve které nájemce nemůže nájemníkovi zakázat přihlášení se k trvalému pobytu v pronajímané nemovitosti.

16 Zákon č. 326/1999 Sb., o pobytu cizinců na území České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

17 K podmínkám viz § 66 a násl. a § 87g zákona č. 326/1999 Sb., o pobytu cizinců na území České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.



zpravidla až po 5 letech nepřetržitého pobytu na území České republiky a cizinci ze států mimo Evropskou unii k získání trvalého pobytu potřebují také úspěšně složit zkoušku z českého jazyka.

Evidenční funkci u cizinců pobývajících na území České republiky plní místo hlášeného pobytu. Jinými slovy, ekvivalentem místa trvalého pobytu u českých občanů je u cizinců místo hlášeného pobytu. Pokud tedy obec poskytuje parkovací oprávnění pouze osobám, které mají k vymezené oblasti prokazatelný vztah tím, že v ní bydlí a jsou v ní úředně nahlášení k pobytu, měla by jako kritérium tohoto vztahu u cizinců používat místo hlášeného pobytu, nikoli trvalý pobyt. Místo hlášeného pobytu cizince k místu úpravy fakticky váže. Bylo by proto vhodné přistoupit ke změně zákona tak, aby vydání parkovacího oprávnění bylo v případě cizinců vázáno na místo hlášeného pobytu.

Je nutné také upozornit, že užití kritéria trvalého pobytu bez toho, aby byl respektován vztah, který občané Evropské unie mají k vymezenému území, lze vnímat jako nepřímou diskriminační ve vztahu ke státní příslušnosti, a proto v rozporu s právem Evropské unie¹⁸.

Požadavek místa trvalého pobytu byl do zákona zaveden za účelem poskytování parkovacího oprávnění pouze osobám, které mají k vymezené oblasti blízký vztah. Podmínku místa trvalého pobytu ale mohou splnit pouze občané České republiky. Nicméně občané ostatních členských států Evropské unie, kteří v místě úpravy žijí a mají v ní hlášený pobyt, mají k oblasti tentýž blízký vztah jako čeští občané, kteří v ní mají místo trvalého pobytu. Omezení nároku na vydání parkovacího oprávnění pouze na osoby s místem trvalého pobytu v místě úpravy tak nepřiměřeně nepříznivě dopadá na občany Evropské unie využívající volného pohybu osob a svobody usazování.

18 Ochránce v minulosti řešil podobný případ, kdy cenový výměr Ministerstva financí zvýhodňoval jízdné pro studenty s trvalým pobytem na území České republiky. Ministr financí na doporučení ochránce přistoupil k odstranění podmínky trvalého pobytu z cenového výměru. Na zlevněné jízdné následně měli nárok všichni žáci z místa bydliště do místa sídla školy. Doporučení veřejného ochránce práv dostupné z: <https://eso.ochrance.cz/Nalezene/Edit/2422>.



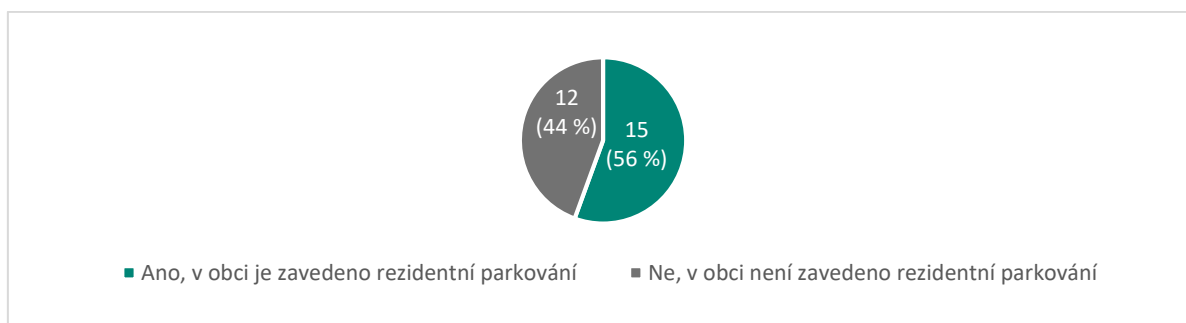
Analýza dostupnosti rezidentního parkování

Dotazník statutárním městům a vybraným městským obvodům statutárního města Ostravy obsahoval otázky směřující především ke stávajícímu stavu rezidentního parkování a podmínkám, které musí žadatelé splnit, aby obdrželi parkovací oprávnění. První kapitola přibližuje obecné údaje týkající se rezidentního parkování (kap. 1) včetně toho, který subjekt spravuje systém vydávání rezidentních oprávnění i vydávání samotných parkovacích karet, a dále zda vydávání parkovacích oprávnění upravuje metodika a který subjekt případně danou metodiku vydal. Následující okruhy otázek byly zaměřeny na vymezení právních vztahů k vozidlu akceptovaných pro udělení parkovacího oprávnění (kap. 2). Další oblast otázek sleduje statistické údaje týkající se udělení parkovacího oprávnění včetně počtu zamítnutých žádostí (kap. 3). V závěru měli respondenti možnost se vyjádřit k tématu nad rámec kladených otázek (kap. 4).

1. Obecné údaje

Na úvod nás zajímalo, zda oslovená statutární města vůbec mají aktuálně zavedenou úpravu rezidentního parkování (graf 1). Dle § 23 odst. 1. písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích¹⁹, mohou obce pro účely organizování dopravy vymežit oblasti, ve kterých lze místní komunikace užít k stání silničních vozidel fyzických osob, jež mají v oblasti trvalý pobyt. Více než polovina (56 %) oslovených obcí již zavedla úpravu rezidentního parkování, naopak více než dvě pětiny (44 %) statutárních měst nezavedly rezidentní parkování.

Graf 1 Zavedení úpravy rezidentního parkování ve statutárních městech (N=27²⁰)



Znění otázky: „Máte ve Vaší obci aktuálně zavedenou úpravu rezidentního parkování dle § 23 odst. 1. písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích [tj. nikoli pouze úpravu časově omezeného stání do 24 hodin dle písm. a), popř. úpravu odstavení nákladních vozidel na dobu potřebnou k provedení celního řízení dle písm. b)]?“

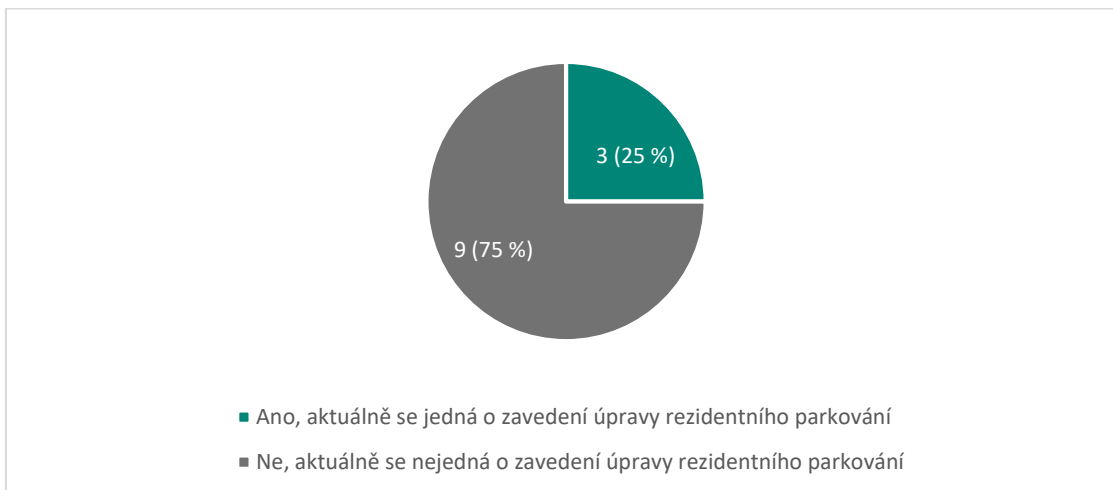
19 Tj. nikoli pouze úpravu časově omezeného stání do 24 hodin dle písm. a), popř. úpravu odstavení nákladních vozidel na dobu potřebnou k provedení celního řízení dle písm. b).

20 V úvodu jsme avizovali, že celkem dotazník vyplnilo 31 respondentů, ale v grafu 1 počítáme s 27 respondenty, Ostravu jsme zde započítali jako jednoho respondenta.



Statutárních měst, která nezavedla úpravu rezidentního parkování, jsme se ptali, zda se v daných obcích aktuálně alespoň jedná o zavedení rezidentního parkování (graf 2), což potvrdila pouze čtvrtina obcí (25 %).

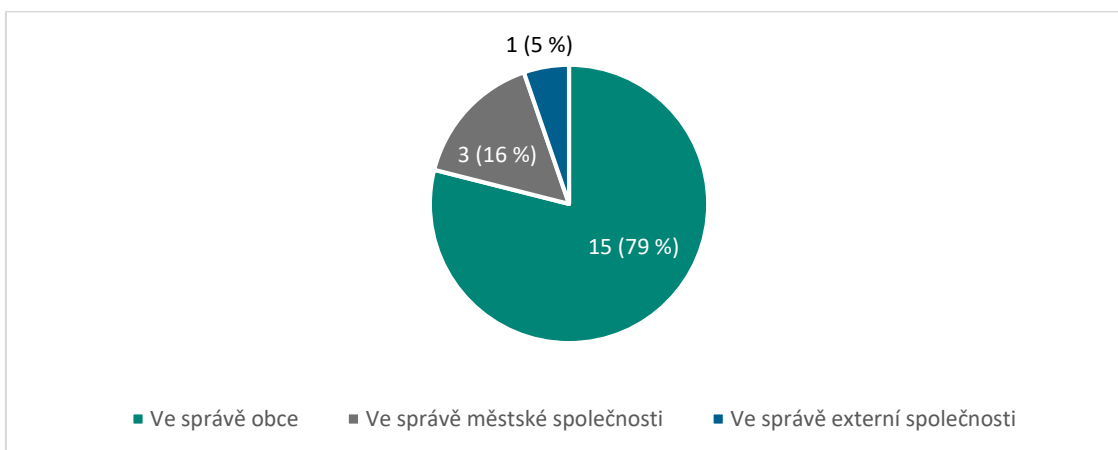
Graf 2 Projednávání zavedení úpravy rezidentního parkování v obcích, které nezavedly úpravu rezidentního parkování (N=12)



Znění otázky: „Jedná se aktuálně ve Vaší obci o zavedení úpravy rezidentního parkování?“

Dále nás zajímalo, zda je systém vydávání rezidentních oprávnění ve správě obcí, a pokud není, který subjekt daný systém spravuje (graf 3). Ve čtyřech pětinach obcí (79 %), které mají aktuálně zavedeno rezidenční parkování, je systém vydávání rezidentních oprávnění ve správě obce, přibližně v jedné šestině (16 %) systém spravují městské společnosti a pouze jedna obec (5 %) svěřila správu systému externí společnosti.

Graf 3 Správa systému vydávání rezidentních oprávnění (N=19²¹)



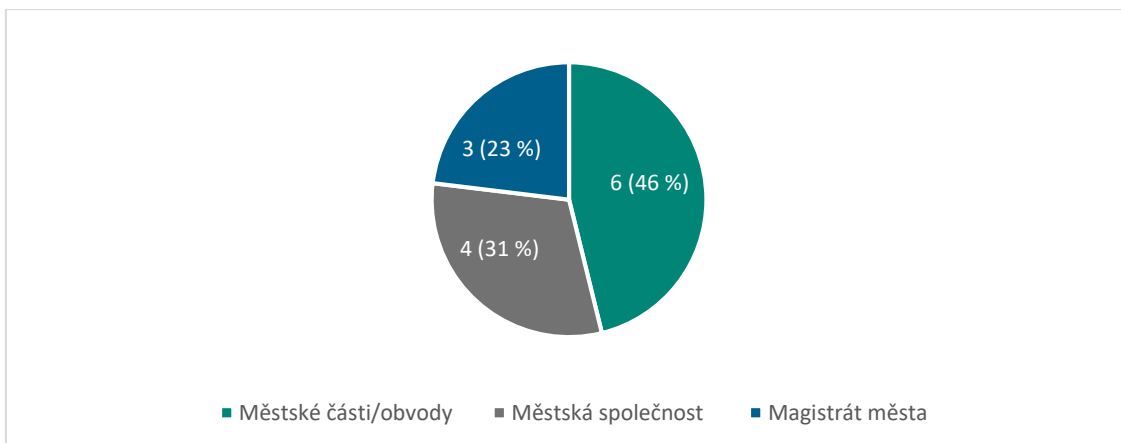
Znění otázek: „Je systém vydávání rezidentních oprávnění ve správě Vaší obce?“, „Kdo spravuje systém vydávání rezidentních oprávnění?“

²¹ Počínaje grafem 3 pracujeme s městskými obvody Ostravy (celkem s pěti městskými obvody, kde je zavedena úprava rezidentního parkování) jako se samostatnými respondenty, protože úprava rezidentního parkování se v jednotlivých městských obvodech liší.



U těch obcí, které jsou členěny na městské části nebo obvody (je jich celkem 13), nás zajímalo, který subjekt vyřizuje žádosti o parkovací oprávnění (graf 4). Téměř u poloviny respondentů (46 %) vyřizují žádosti o vydávání parkovacích karet městské části či městské obvody, téměř ve třetině obcí (31 %) je správa v rukou městské společnosti a pouze v necelé čtvrtině obcí (23 %) žádosti spravuje přímo magistrát města.

Graf 4 Správa žádostí o vydávání parkovacích karet u obcí, které jsou členěny na městské části (N=13)



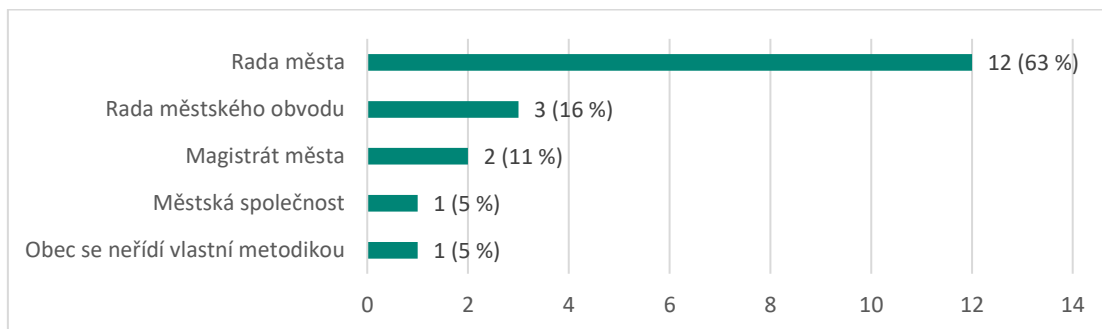
Znění otázek: „Je Vaše obec členěna na městské části/obvody?“, „Který subjekt vyřizuje žádosti o vydávání parkovacích karet?“

Aby bylo vydávání parkovacích oprávnění transparentní, je žádoucí, aby se obce řídily jednotnou metodikou, popřípadě jiným interním dokumentem či instrukcí. Současně je vhodné, aby metodika byla veřejně přístupná, aby se žadatelé mohli předem informovat, jaké podmínky a dokumenty jsou pro vydání parkovacího oprávnění vyžadovány. Všechny oslovené obce, které mají zavedeno rezidentní parkování, také potvrdily, že se aktuálně vlastní metodikou řídí.

Metodika zároveň formuluje podmínky, které musí žadatelé splnit pro to, aby získaly parkovací oprávnění. Proto nás zajímalo, který subjekt danou metodiku vydává (graf 5), respektive dané právní vztahy žadatele k vozidlu určuje. Nejčastěji, téměř ve dvou třetinách (63 %) obcí, vydávala metodiku rada města (a to i v případě dvou městských obvodů). Ve třech městských obvodech Ostravy naopak vydala metodiku sama rada městského obvodu (16 %). Pouze přibližně v desetině obcí (11 %) vydal metodiku magistrát a v jedné obci za vydáním metodiky stála městská společnost (5 %).



Graf 5 Subjekt, který vydal metodiku upravující vydávání parkovacího oprávnění (N=19)

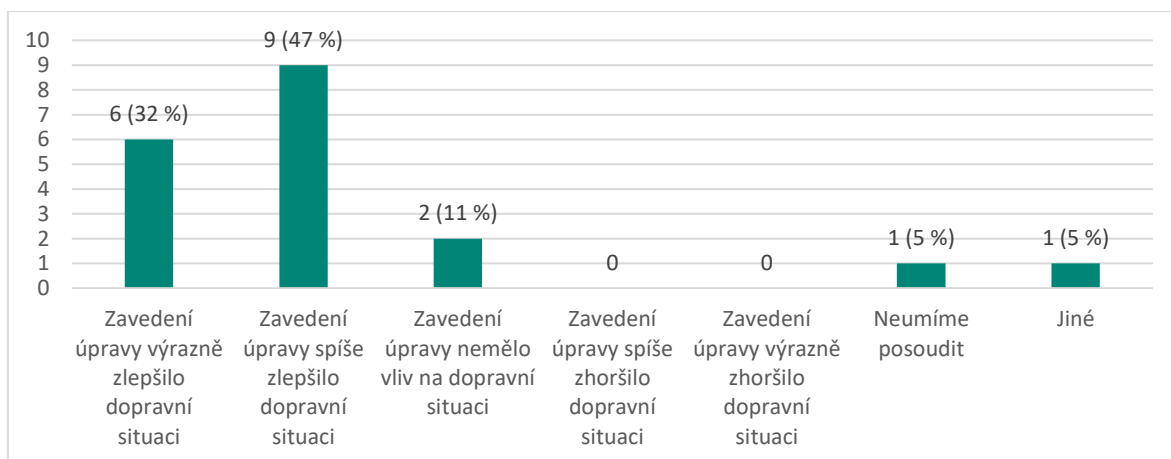


Znění otázky: „Který subjekt vydal metodiku, popřípadě jiný dokument či instrukci, jíž se Vaše obec řídí při vydávání parkovacího oprávnění?“

Právě zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, vymezuje legislativní rámec pro zavádění rezidentního parkování. V § 23 odst. 1. výslovně uvádí, že obce vymezují rezidentní parkování pro účely organizování dopravy. Proto jsme se respondentů rovněž ptali na to, jak hodnotí vliv zavedení úpravy rezidentního parkování na dopravní situaci na území obce (graf 6). Téměř čtyři pětiny respondentů (79 %) seznaly, že úprava rezidentního parkování měla pozitivní vliv na organizaci dopravní situace na území obce. Téměř třetina respondentů (32 %) má dokonce za to, že se jedná o výrazné zlepšení oproti předchozímu stavu. Naopak pouze dva respondenti (11 %) uvedli, že zavedení úpravy rezidentního parkování nemělo vliv na dopravní situaci, jeden respondent (5 %) neuměl vliv zavedení posoudit a rovněž jeden respondent (5 %) uvedl, že dle jeho názoru rezidentní parkování s organizací dopravní situace nesouvisí.

„(...) rezidentní parkování má ochránit bydlení v centru města. Z tohoto důvodu dochází k regulaci. Tato regulace má samozřejmě opačný vliv na cílové skupiny. Ptát se, zda jde o zhoršení nebo zlepšení pro ‚dopravní situaci‘ bez uvedení cílové skupiny, nedává smysl. Obecně zóny s regulovaným stáním plní svůj účel.“

Graf 6 Hodnocení vlivu zavedení úpravy rezidentního parkování obcí na organizaci dopravní situace v obci (N=19)



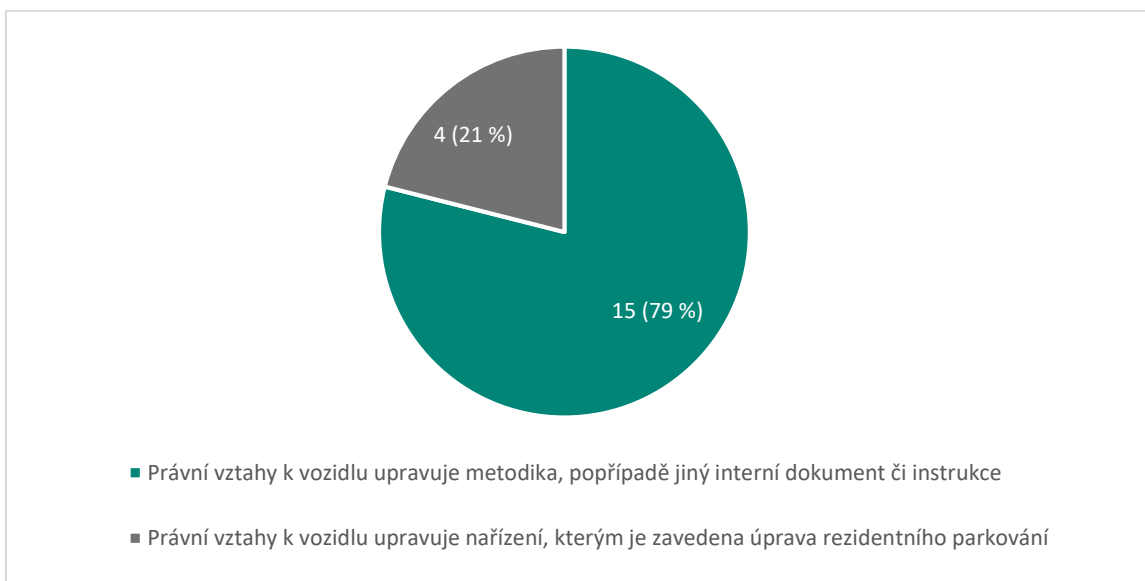
Znění otázky: „Jak hodnotíte vliv zavedení úpravy rezidentního parkování na dopravní situaci na území obce?“



2. Vymezení právních vztahů k vozidlu

Všechny obce, kde je zavedena úprava rezidentního parkování, vyžadují od žadatelů o parkovací oprávnění prokázání právního vztahu k vozidlu. Obcí jsme se tedy ptali na to, jakým způsobem jsou upraveny právní vztahy žadatele k příslušnému vozidlu (graf 7). Ve více než třech čtvrtinách obcí (79 %) jsou právní vztahy upraveny metodikou (nebo jiným interním dokumentem či instrukcí), a přibližně v pětině obcí (21 %) jsou dané právní vztahy upraveny prostřednictvím nařízení, jímž byla úprava rezidentního parkování zavedena.

Graf 7 Forma úpravy právních vztahů žadatele o rezidentní parkování k vozidlu (N=19)



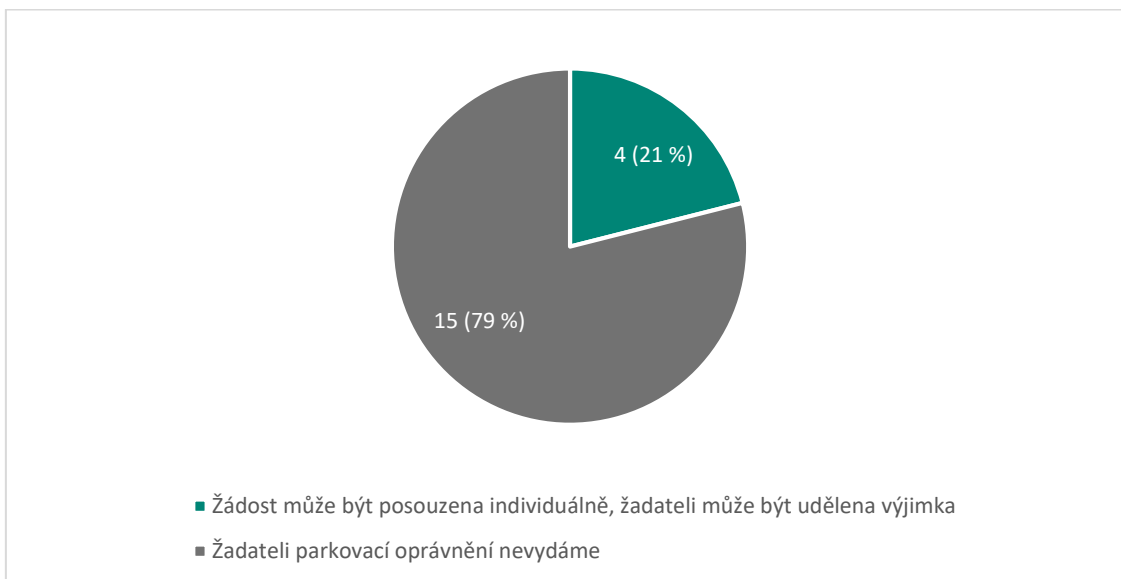
Znění otázky: „Jsou právní vztahy k vozidlu, které požadujete od žadatelů o parkovací oprávnění, upraveny nařízením, metodikou či jiným dokumentem?“

Dále nás zajímalo, nakolik striktní je daná úprava právních vztahů požadovaných pro získání parkovacího oprávnění. Městský soud v Praze v nedávném rozsudku²² vyslovil názor, že obce mohou ve svých metodikách stanovit právní vztahy, na základě kterých budou oprávnění vydávat automaticky; nicméně v případě, že žadatel nebude splňovat podmínku stanoveného právního vztahu, mají správní orgány provést vlastní úvahu o tom, zda žadatel svou žádostí obchází účel regulace, či nikoliv. Správní orgány by dle názoru soudu neměly odmítat žadatele pouze s poukazem na pravidla stanovená v metodikách. Proto jsme se respondentů ptali na to, jak nakládají s žadateli, kteří nesplní podmínku prokázání právního vztahu k vozidlu stanovenou v nařízení nebo metodice upravující podmínky pro vydávání parkovacího oprávnění (graf 8). Téměř čtyři pětiny (79 %) obcí či městských částí žadatelům, kteří nesplní stanovené podmínky, parkovací oprávnění automaticky nevydá. Naopak pouze přibližně pětina respondentů (21 %) uvádí možnost individuálního posouzení žádosti a případného udělení výjimky.

22 Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 26. 11. 2020 č. j. 17 A 40/2020-69. Dostupný z: <http://www.nssoud.cz>.



Graf 8 Posuzování žádostí o parkovací oprávnění (N=19)

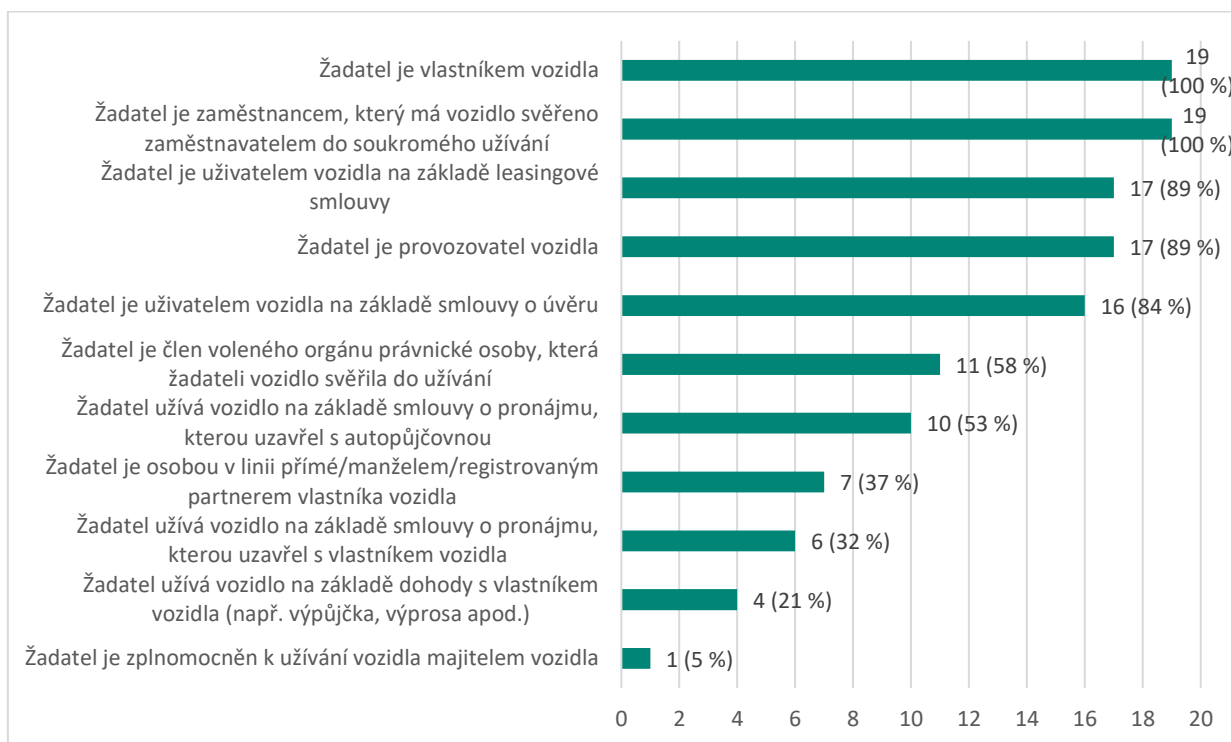


Znění otázky: „Jak nakládáte s žadateli, kteří nesplní podmínku prokázání právního vztahu k vozidlu stanovenou v nařízení nebo metodice (příp. interním dokumentu či instrukci), které upravují podmínky pro vydávání parkovacího oprávnění?“

Zákon o pozemních komunikacích uvádí, že parkovací oprávnění lze vydat *k stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu ve vymezené oblasti*. Není ovšem zřejmé, které vztahy k vozidlu lze podřadit pod uvedenou formulaci *silniční motorové vozidlo fyzické osoby*. Proto jsme se respondentů ptali také na to, jaké typy právních vztahů žadatele k vozidlu akceptují (graf 9). Všechny obce s úpravou rezidentního parkování vydávají parkovací karty nejen v případě, že žadatel je vlastníkem vozidla, ale i tehdy, když má žadatel vozidlo svěřené do soukromého užívání zaměstnavatelem. V naprosté většině obcí žadatelé obdrží parkovací oprávnění i tehdy, když jsou provozovateli vozidla (89 %), užívají vozidlo na základě leasingové smlouvy (89 %) anebo užívají vozidlo na základě smlouvy o úvěru (84 %). Přibližně v polovině obcí jsou akceptovány vztahy, kdy je žadatel členem voleného orgánu právnické osoby, která mu svěřila vozidlo do užívání (58 %), a dále vztahy, kdy žadatel užívá vozidlo na základě smlouvy o pronájmu, kterou uzavřel s autopůjčovnou (53 %). Pokud je žadatel osobou v blízkém příbuzenském vztahu s vlastníkem vozidla, nárok na parkovací oprávnění má pouze v necelých dvou pětinach obcí (37 %), a pokud žadatel užívá vozidlo na základě smlouvy o pronájmu s vlastníkem vozidla, k parkovacímu oprávnění se dostane pouze v necelé třetině obcí s úpravou rezidentního parkování. Nejméně častý typ právních vztahů, akceptovaný pouze v přibližně pětina obcí (21 %), představuje situace, kdy uživatel uzavřel dohodu (např. výpůjčka, výprosa) s vlastníkem vozidla. Jedině zástupce statutárního města Karlovy Vary doplnil další z možných akceptovaných právních vztahů nad rámec uvedeného výčtu, jednalo se o zplnomocnění žadatele k užívání vozidla.



Graf 9 Typy akceptovaných právních vztahů žadatele o parkovací oprávnění k vozidlu (N=19)



Znění otázky: „Které typy právního vztahu žadatele k vozidlu akceptujete pro vydání parkovacího oprávnění?“

Zákon formuluje charakteristiku žadatelů v jednom z případů místem specificky trvalého pobytu²³. Z podnětů doručených ochránci vyšlo najevo, že obce podmínku místa trvalého pobytu ve vztahu k cizincům vnímají jako podmínku trvalého pobytu ve smyslu pobytového oprávnění. Tato podmínka může být v některých případech cizincům jen těžko překročitelná²⁴ (ať už občanům Evropské unie nebo občanům třetích zemí). Předpokládali jsme ale, že některé obce mohou citlivěji zohledňovat životní situace cizinců, a proto jsme se ptali, zda by daným cizincům bez trvalého pobytu vydali parkovací oprávnění (graf 10). V případě cizinců – občanů Evropské unie, by téměř třetina respondentů (32 %) ²⁵ vydala parkovací oprávnění i žadatelům bez trvalého pobytu, a u cizinců – občanů třetích zemí, by parkovací oprávnění vydali respondenti v přibližně čtvrtině případů (26 %). Jeden respondent v závěrečném komentáři doplnil, že i když daný žadatel cizinec nemá trvalý pobyt, existuje způsob, jak získat parkovací oprávnění „*Pokud cizinec nemá trvalý pobyt, může za něj požádat majitel nemovitosti, ve které cizinec bydlí, a parkovací místo cizinci přenechat.*“

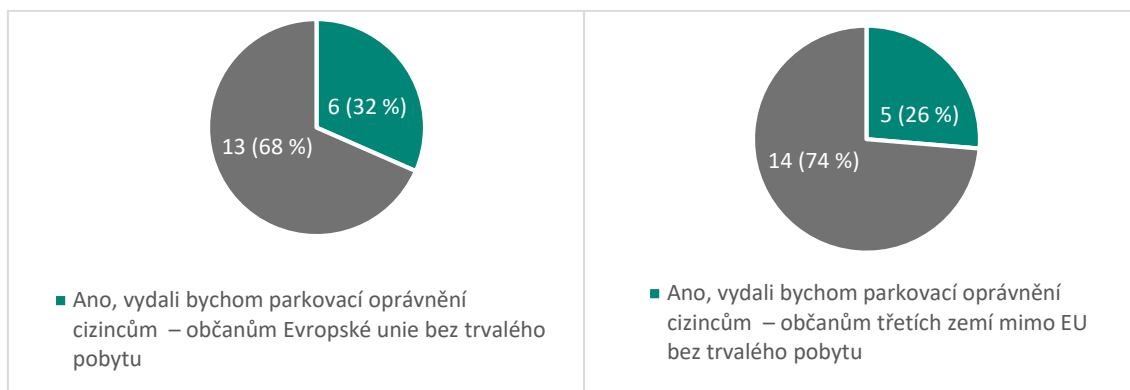
23 Rozsudek Nejvyššího správního soudu (č. j. 9 Ao 8/2011-68) to považuje za legitimní z důvodu, že u osob, které mají k vymezeným oblastem blízký vztah – mají zde hlášen trvalý pobyt, se předpokládá zvýšená potřeba pravidelného parkování v této oblasti. Proto požívají jistého zvýhodnění oproti jiným, kteří takto blízký vztah k vymezené oblasti nemají a u nichž potřeba pravidelného parkování není natolik intenzivní. Dostupný z: <http://www.nssoud.cz>.

24 O trvalý pobyt mohou zpravidla žádat až po uplynutí pěti let nepřetržitého pobytu na území ČR.

25 Přestože jedna respondentka uvedla, že daná obec by nevydala parkovací oprávnění cizincům – občanům EU, bez trvalého pobytu, na oficiálních webových stránkách obce se uvádí, že i tito žadatelé mají nárok na parkovací oprávnění.



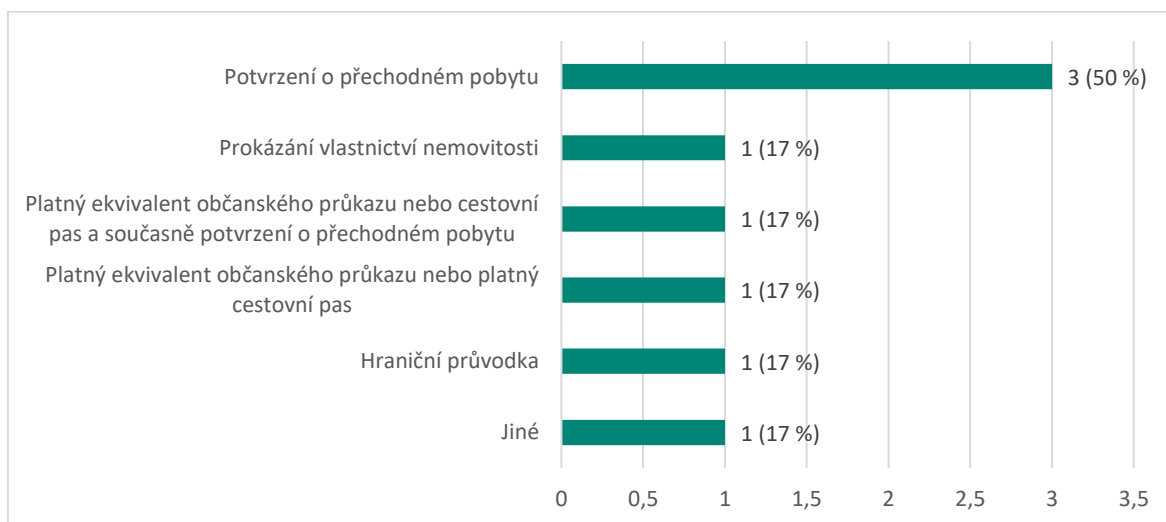
Graf 10 Vydávání parkovacího oprávnění cizincům (občanům Evropské unie, občanům třetích zemí) bez trvalého pobytu (N=19)



Znění otázek: „Vydali byste parkovací oprávnění cizincům – občanům Evropské unie, bez trvalého pobytu?“, „Vydali byste parkovací oprávnění cizincům – občanům třetích zemí mimo EU, bez trvalého pobytu?“

Zároveň jsme se těch respondentů, kteří uvedli, že by vydali parkovací oprávnění cizincům bez trvalého pobytu, ptali, jaké doklady musí daní žadatelé doložit (graf 11). V případě cizinců – občanů Evropské unie bez trvalého pobytu, se jednalo nejčastěji, v polovině případů (50 %), o doložení potvrzení o přechodném pobytu. Všechny ostatní možnosti se vyskytly pouze jedenkrát (17 %). Zástupce Hlavního města Prahy rovněž doplnil, že doklady vyžadují pouze tehdy, pokud nejsou obyvatelé – cizinci, evidovaní v registru obyvatel. Kategorie Jiné zahrnuje odpověď obce, ve které musí daný občan doložit „platný občanský průkaz (ID card) nebo cestovní pas a průkaz o povolení k pobytu, nebo platný občanský průkaz (ID card) nebo cestovní pas a průkaz o přechodném pobytu“.

Graf 11 Typy akceptovaných dokladů u žadatelů cizinců – občanů Evropské unie bez trvalého pobytu (N=6)



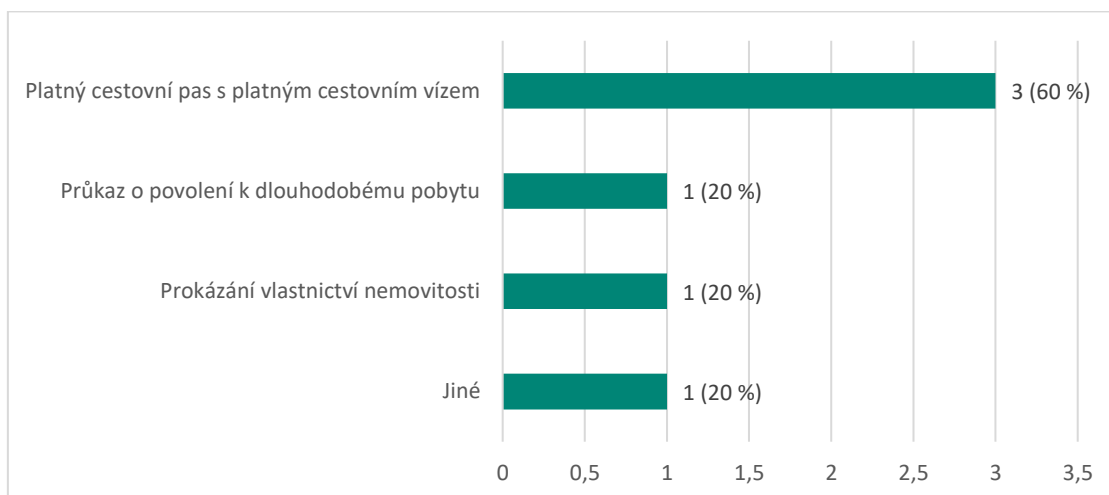
Pozn.: Součet podílů netvoří 100 %, jelikož respondenti mohli uvést více možností.

Znění otázky: „Jaké doklady musí žadatel – cizinec – občan Evropské unie, doložit, aby mu bylo parkovací oprávnění vydáno?“



Jak je zřejmé z grafu 12, cizinci – občané třetích zemí bez trvalého pobytu, musí nejčastěji, téměř ve třetině případů (60 %), doložit platný cestovní pas s platným cestovním vízem. Další varianty představuje průkaz o povolení k dlouhodobému pobytu (20 %) anebo prokázání vlastnictví nemovitosti (20 %). Pro Hlavní město Prahu rovněž platí, že příslušné doklady vyžadují, jen pokud daný žadatel není evidovaný v registru obyvatel. Kategorie Jiné zahrnuje odpověď, kde respondent popsal praxi pro příslušníky cizích diplomatických misí. Zde pro cizince z třetích zemí platí, že musí doložit „(...) cestovní pas, dále identifikační průkaz vystavený Ministerstvem zahraničí ČR (pro různé kategorie diplomatických pracovníků) a potvrzení příslušné ambasády o bydlišti pracovníka v ZS (zóna stání – pozn. autora)“.

Graf 12 Typy akceptovaných dokladů u žadatelů cizinců – občanů Evropské unie bez trvalého pobytu (N=5)



Pozn.: Součet podílů netvoří 100 %, jelikož respondenti mohli uvést více možností.

Znění otázky: „Jaké doklady musí žadatel – cizinec – občan třetích zemí, doložit, aby mu bylo parkovací oprávnění vydáno?“

Respondentů jsme se rovněž ptali na to, kolika cizincům (občanům Evropské unie i občanům třetích zemí) obce odmítly udělit parkovací oprávnění na základě neprokázání trvalého pobytu v místě úpravy. Všichni respondenti uvedli buď, že dané údaje neevidují, případně že z uvedeného důvodu nikoho neodmítli. Stejně respondenti odpověděli, když jsme se ptali na počet odmítnutých žádostí cizinců občanů Evropské unie bez prokázání přechodného pobytu a cizinců občanů třetích zemí bez prokázání dlouhodobého pobytu.

Z výsledků lze dovodit, že stávající praxe udělování parkovacích oprávnění pro občany – cizince (ať už z Evropské unie či ze třetích zemí) je značně roztržštěná a obce do značné míry potřeby těchto občanů nezohledňují. Některé obce se ale snaží hledat způsoby, jak vycházet svým občanům – cizincům vstříc. Například zástupce Olomouce uvedl, že město aktuálně připravuje novou parkovací politiku, která by měla zohlednit i vydávání parkovacích karet cizincům s dlouhodobým pobytlem.



3. Statistické údaje

Na základě získaných statistických údajů jsme si chtěli utvořit jasnější představu ohledně fungování rezidentního parkování v jednotlivých statutárních městech. Bohužel jsme zjistili, že většina respondentů část požadovaných údajů neneviduje, nebylo proto možné ze zaslaných údajů vyvodit jasné závěry.

V předchozí kapitole jsme popsali, že byť zákon konkrétní právní vztahy žadatele k vozidlu nestanoví, obce si je určují samy a jejich praxe se liší. Chtěli jsme proto zjistit, na kolik žadatelů má tato nejasná právní úprava dopad, což by nám mohl vyjevit podíl odmítnutých žádostí o parkovací oprávnění z důvodu neprokázání právního vztahu k vozidlu v roce 2020 z celkového počtu odmítnutých žádostí. Obce však poptávané údaje ve většině nenevidovaly, a proto se nám nepovedlo rozsah problému zjistit.

Abychom měli obecnou představu, na jaký počet parkovacích míst, potažmo občanů úprava rezidentního parkování bezprostředně dopadá, ptali jsme se respondentů na počet parkovacích míst, jichž se daná úprava týkala ke konci roku 2020 (tab. 1). Celkem se jednalo přibližně o 186 468 parkovacích míst, někteří respondenti uvedli pouze kvalifikovaný odhad. Nejvíce parkovacích míst bylo zařazeno do úpravy rezidentního parkování v Praze, přibližně 140 000. Naopak nejméně parkovacích míst zařazených do úpravy rezidentního parkování se nacházelo v Ostravě-Vítkovicích, jednalo se o 32 míst.

Naproti tomu celkový počet žádostí o vydání parkovacího oprávnění za rok 2020 (rovněž tab. 1) představuje 237 202 žádostí. Tři respondenti ale počet žádostí o vydání parkovacího oprávnění nenevidují, reálně se tedy bude jednat o údaj řádově vyšší o jednotky tisíc. Podílově je největší rozdíl mezi počtem parkovacích míst a počtem evidovaných žádostí v Brně, kde počet parkovacích míst představuje polovinu celkového počtu žádostí o vydání parkovacího oprávnění.

U obcí či městských částí, kde připadá více než jedna žádost o parkovací oprávnění na jedno parkovací místo, je zřejmé, že dopravní situace ve vymezené oblasti z hlediska stání vyžadovala úpravu provozu. Naopak je otázkou, jaké jsou příčiny zavedení této úpravy provozu v obcích, kde připadá méně než jedna žádost o parkovací oprávnění na jedno parkovací místo.



Tab. 1 Počet parkovacích míst k 31. 12. 2020 a počet žádostí o vydání parkovacího oprávnění za rok 2020 (N=19)

OBEC ČI MĚSTSKÁ ČÁST	POČET PARKOVACÍCH MÍST K 31. 12. 2020	POČET ŽÁDOSTÍ O PARKOVACÍ OPRAVNĚNÍ ZA ROK 2020	POČET ŽÁDOSTÍ O PARKOVACÍ OPRAVNĚNÍ, KTERÉ PŘIPADAJÍ NA JEDNO PARKOVACÍ MÍSTO
Brno	15 000	30 000	2,0
Jihlava	760	1 393	1,8
Karlovy Vary	896	1 552	1,7
Praha	140 000 ²⁶	183 973 ²⁷	1,3
Ostrava-Moravská Ostrava a Přívoz	3 819 ²⁸	4 870 ²⁹	1,3
Chomutov	1 600	2 100	1,3
Ostrava-Mariánské Hory a Hulváky	230	230	1,0
Pardubice	3 875	3 680	0,9
Ostrava-Svinov	100	75	0,8
České Budějovice	5 653	3 790	0,7
Ostrava-Vítkovice	32	23	0,7
Hradec Králové	5 500	3 500	0,6
Olomouc	2 200	1 406	0,6
Ústí nad Labem	831	300	0,4
Mladá Boleslav	1 050	310	0,3
Plzeň	3 490	Není evidence	-
Liberec	962	Není evidence	-
Opava	470	Není evidence	-
Ostrava-Slezská Ostrava ³⁰	0	0	0
CELKEM	186 468	237 202	1,3

Znění otázek: „Kolik parkovacích míst se týkala úprava rezidentního parkování ve Vaší obci k 31. 12. 2020?“, „Kolik žádostí o vydání parkovacích oprávnění jste obdrželi v roce 2020?“

Respondentů jsme se také ptali, jaký je počet žádostí o parkovací oprávnění, jimž v roce 2020 nevyhověli, a rovněž nás zajímalo, kolik z nich odmítli z důvodu neprokázání právního vztahu žadatele k vozidlu (tab. 2). Bohužel téměř dvě třetiny respondentů (63 %) tyto údaje neevidují. O rozsahu zkoumaného problému jsme tedy zjistili pouze velmi omezené údaje. Přibližně šestina respondentů (16 %) uvedla, že ve sledovaném období neodmítli žádnou

26 Respondent uvedl, že celkový počet se pohybuje mezi 130 000 až 150 000, do tabulky jsme tedy zařadili středovou hodnotu 140 000. „150 000 + je v květnu 2021, od začátku roku 2021 proběhlo pár úprav a nových několik lokalit se zprovoznilo.“

27 Zástupce Prahy doplnil, že uvedený údaj představuje počet vydaných parkovacích oprávnění a celkový počet žádostí by byl vyšší o zamítnuté žádosti (které daná obec neeviduje).

28 Respondent uvedl, že se jedná pouze o odhad.

29 Respondent uvedl, že se jedná o celkový počet vydaných parkovacích oprávnění. Počet žádostí včetně odmítnutých bude pravděpodobně vyšší.

30 Městská část Slezská Ostrava zaváděla rezidenční parkování až v roce 2021, proto neměla ve sledovaném období žádná parkovací místa ani žádosti o vydání parkovacího oprávnění.



žádost. U těch obcí, které vedou evidenci počtu odmítnutých žádostí o parkovací oprávnění, jich bylo v roce 2020 odmítnuto celkem 830, z čehož bylo z důvodu neprokázání právního vztahu k vozidlu zamítnuto 447, tedy více než polovina (54 %).

Tab. 2 Počet odmítnutých žádostí o parkovací oprávnění a počet odmítnutých žádostí o parkovací oprávnění z důvodu neprokázání právního vztahu k vozidlu v roce 2020 (N=19)

OBEC ČI MĚSTSKÁ ČÁST	POČET ODMÍTNUTÝCH ŽÁDOSTÍ O PARKOVACÍ OPRÁVNĚNÍ V ROCE 2020	POČET ODMÍTNUTÝCH ŽÁDOSTÍ O PARKOVACÍ OPRÁVNĚNÍ Z DŮVODU NEPROKÁZÁNÍ PRÁVNÍHO VZTAHU K VOZIDLU V ROCE 2020
Chomutov	500	350
Olomouc	150	Není evidence
České Budějovice	148	82
Mladá Boleslav	32	15
Ostrava-Svinov	0	0
Ostrava-Slezská Ostrava ³¹	0	0
Karlovy Vary	0	0
Ústí nad Labem	Není evidence	Není evidence
Praha	Není evidence	Není evidence
Plzeň	Není evidence	Není evidence
Pardubice	Není evidence	Není evidence
Ostrava-Vítkovice	Není evidence	Není evidence
Ostrava-Moravská Ostrava a Přívoz	Není evidence	Není evidence
Ostrava-Mariánské Hory a Hulváky	Není evidence	Není evidence
Opava	Není evidence	Není evidence
Liberec	Není evidence	0
Jihlava	Není evidence	Není evidence
Hradec Králové	Není evidence	Není evidence
Brno	Není evidence	Není evidence
CELKEM	830	447

Znění otázek: „Koliká žádostem o vydání parkovacího oprávnění jste v roce 2020 nevyhověli?“, „Kolik žádostí jste v roce 2020 odmítli z důvodu neprokázání právního vztahu žadatele k vozidlu?“

4. Další zjištění

Na závěr měli respondenti možnost uvést případné připomínky či komentáře k výzkumnému tématu. Této možnosti využilo 11 obcí (35 %), přičemž některé z nich reagovaly na konkrétní body v dotazníku (tyto komentáře byly zařazeny do příslušných kapitol).

Některé obce uváděly, jaké plánují změny (např. aktualizace metodiky nebo zvýhodnění sdílených vozidel a vozidel na alternativní pohon). Nejčastěji ale respondenti komentovali zastaralou a nejasnou právní úpravu rezidentního parkování, která aktuálně dle respondentů spíše omezuje rozvoj měst. Jako problematické uvádějí zástupci obcí samotné prokazování vztahu žadatele k vozidlu, kdy žadatelé musí dodávat nejrůznější

31 Městská část Slezská Ostrava zaváděla rezidenční parkování až v roce 2021, proto neměla ve sledovaném období žádná parkovací místa ani žádosti o vydání parkovacího oprávnění.



doklady a formuláře. Právě dokládání trvalého bydliště žadatelů uvádějí respondenti jako jednu z hlavních překážek.

„Zákonná úprava povoluje rezidentní stání pouze pro rezidenty/abonenty, a to bez výjimek. Prokazování vztahu k vozidlu je složité, běžní zaměstnanci navíc nemají přístupy do registrů (osob a vozidel), takže místo jednoduché kontroly pro ověření vztahu (vůz, bydliště) musíme požadovat kopie technických a občanských průkazů. Pokud žadatel nemá na adrese trvalý pobyt, ale bydlí tam již třeba deset let, kartu nelze (bez výjimky, které my ovšem nedáváme) legálně vydat. Osobně si pod rezidentním parkováním představuji něco zcela jiného, než pod ‚organizováním dopravy‘, jak je uvedeno v zákoně. Norma je stará, neflexibilní, zkosnatělá a spíše brání městům v rozvoji parkování, než aby ho podporovala. Například o carsharingu se pro jistotu ani nezmiňují.“

„Nejasná formulace pojmů ‚vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou‘ a ‚vozidla fyzické osoby‘ v § 23 odst. 1, písm. c.) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění. Pokulhávající, nepružná a nejasná legislativa vůči současnému rychlému vývoji a nárokům praxe pro organizaci statické dopravy obcí.“

„Je naprosto nezbytné změnit znění § 23 silničního zákona definující podmínky získání parkovacího oprávnění. Tato úprava je nelogická, překonaná, mnohdy diskriminační. Je nezbytné umožnit, aby si samosprávy definovaly podmínky pro vydání oprávnění bez limitu trvalého bydliště a vlastnictví vozidla.“

Zástupkyně další obce dále uvedla ve svém komentáři přesvědčení, že úprava rezidentního parkování má sloužit především k regulaci dopravy. Dále zdůraznila, že parkovací oprávnění by neměl získat každý, ale blíže nekomentovala, kdo by daným držitelem parkovacího oprávnění být neměl či naopak měl.

„(...) Pravidla rezidentního parkování by měly hlavně respektovat účel zavedení, což je regulace dopravy. Nemělo by být nikdy cílem dávat oprávnění všem!!!!“