

---

**Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta humanitních studií  
Institut mezioborových studií Brno**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Brno 2010**

**Andrea Hájková**



---

**UNIVERZITA TOMÁŠE BATI VE ZLÍNĚ**  
**FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ**  
**Institut mezioborových studií Brno**

**Neplnění vlastnických práv a povinností,  
zejména u starých vozidel, jako problém společnosti**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Vedoucí bakalářské práce:**  
**PhDr. Mgr. Zdeňka Vaňková**

**Vypracovala:**  
**Andrea Hájková**

**Brno 2010**

---

---

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Neplnění vlastnických práv a povinností, zejména u starých vozidel, jako problém společnosti“ zpracovala samostatně a použila jsem literaturu uvedenou v seznamu literatury a použitých pramenů, který je součástí této bakalářské práce.

Elektronická a tištěná verze bakalářské práce jsou totožné.

V Praze dne 25. 3. 2010

.....  
Andrea Hájková

---

---

## **Poděkování**

Děkuji své vedoucí práce paní PhDr. Mgr. Zdeňce Vaňkové za metodické vedení při zpracování mé bakalářské práce.

Děkuji svému kolegovi panu Ing. Janu Markovi za neocenitelnou pomoc při technickém zpracování této bakalářské práce.

Děkuji svému zaměstnavateli, že mi umožnil studium na vysoké škole a současně mi umožnil získat řadu informací potřebných pro vytvoření bakalářské práce.

Velké poděkování pak patří mé rodině za toleranci a pochopení nejen ve zkouškovém období, ale i při tvorbě mé bakalářské práce.

Andrea Hájková

## Obsah

Úvod.....	2
1. Vznik a vývoj problému společnosti .....	4
1.1. Historie cestování .....	4
1.2. Historie automobilismu .....	6
1.3. Význam automobilu dnes .....	6
1.4. Jak jsme se museli začít bránit vozidlům .....	7
2. Hl. m. Praha versus vozidla .....	12
2.1. Jak se dostala vozidla do Prahy .....	12
2.2. Lavina vozidel zavalila Prahu .....	14
2.3. Praha reguluje automobilovou dopravu .....	18
3. Vlastnické právo .....	22
3.1. Občanský zákoník jako východisko vlastnického práva.....	22
3.2. Pozitivní a negativní stránka vlastnického práva .....	25
3.3. Důsledky a příčiny neplnění vlastnických povinností .....	29
4. Výchova společnosti, jako vhodný prostředek řešení problému .....	34
4.1. Možnosti a metody výchovy společnosti .....	34
4.2. Proč by se měl vlastník vozidla chovat správně? .....	36
4.3. Primární prevence na základních školách .....	40
4.4. Vztah sociální pedagogiky k popisovanému problému .....	42
Závěr .....	45
Resumé.....	47
Anotace .....	48
Annotation .....	48
Klíčová slova .....	49
Keywords .....	49
Právní předpisy .....	50
Literatura a jiné zdroje .....	50
Přílohy.....	55

## Úvod

Naše moderní společnost stále zrychluje tempo, kterým se řítí vpřed. Na co lidstvo dříve potřebovalo několik desítek let, na to mu dnes stačí pouhých pár měsíců. A to co přinese budoucnost lze jen těžko odhadnout. Tento úžasný vývoj však často nevědomky přináší i své vedlejší produkty, hovoříme o nich jako o problémech moderní společnosti.

Např. automobilová doprava v minulém století, především v jeho druhé polovině, zaznamenala přímo raketový vzestup. Automobilová doprava si vyprodukovala svůj vedlejší produkt neustálého zdokonalování, zrychleného vývoje a nadměrné produkce, kterým je velký počet motorových vozidel. Naše republika není výjimkou. Výjimečná je však velkým počtem provozovaných vozidel starších 15ti let. Po roce 1989, kdy se „otevřely“ hranice České republiky, měla konečně většina z nás možnost koupit a vlastnit vozidlo zahraniční značky, byť ojeté. Tato ojetá zahraniční vozidla byla a stále jsou finančně dostupná. Okolní státy se jich zbavují a naše republika se jimi zaplavuje. Stáváme se vrakovištěm Evropy. Češi jsou opojeni možnostmi vlastnit hned několik motorových vozidel. Vlastnictví, to není jen právo vlastnit. Vlastnictví zahrnuje i řadu povinností. Bohužel, situace v ulicích našich měst vypovídá o jejich častém neplnění.

Osobně v oblasti dopravy pracuji od roku 1993. Nejdříve jako pracovnice registru vozidel a v současné době jako pracovnice Magistrátu hl. m. Prahy, agendy nalezených a opuštěných vozidel a autovraků. Měla jsem osobně možnost sledovat prudký vzrůst dopravy v našem hlavním městě. Současným stěžejním úkolem hl. m. Prahy v oblasti automobilové dopravy je plánování a realizace regulačních opatření, která by eliminovala nárůst automobilové dopravy a její dopad na životní prostředí.

Cílem této práce je charakterizovat a ukázat na velikost problému, který je způsobený prudkým nárůstem automobilové dopravy, nalézt jeho původce a příčiny a zároveň zhodnotit efektivnost současných způsobů jeho řešení či alespoň jeho eliminace na hranice únosnosti. Pokusit se najít nejúčinnější prostředky řešení. Jádrem i výsledkem práce by měly být odpovědi na otázky typu: Je velký počet motorových vozidel problémem společnosti? Čím nás tento problém ohrožuje? Začala již společnost s tímto problémem bojovat? Jaké metody jsou při řešení problému využívány? Mohou

sami vlastníci vozidel eliminovat či zcela odstranit nežádoucí důsledky vlastnictví starých provozovaných vozidel? Jak motivovat vlastníky vozidel k žádoucímu chování? Apod...

Informace a údaje uvedené v této práci byly získány studiem literatury z oblasti dopravy, práva, sociální pedagogiky a teorie výchovy. V první polovině práce je k analýze problému použito především kvantitativních metod, sčítání či vypočítávání průměrných hodnot. Tyto údaje byly získány ze zveřejněných ročenek nebo přímo na pracovištích úřadů a organizací působících v oblasti dopravy. V druhé polovině práce je použito především metod kvalitativních. Podrobněji jsou popsány konkrétní výchovné situace. Nejčastěji používanou metodou pro získání informací bylo zúčastněné pozorování a volný rozhovor s aktéry těchto situací.

První část práce je věnována historii dopravy, významu automobilu, jako průlomového technického prostředku pro dopravu, jeho rozvoji až do současné podoby, co do technických možností, tak do četnosti. Uveden je i výčet negativních dopadů dopravy, které vyvolaly vznik obranných mechanismů. V další části práce jsou tyto obecné informace o dopravě převedeny do praxe. Konkrétně popisují situaci v hl. m Praze. Třetí část práce se na chvíli odklání od dopravy a věnuje se vlastnictví, neboť každé motorové vozidlo má svého vlastníka. Neplnění vlastnických povinností více vlastníky, pak může být v samém důsledku základem, živnou půdou či přímou příčinou negativních dopadů dopravy. Poslední část práce nastiňuje možnosti a způsoby, jak nasměrovat chování jedinců společnosti, současných i budoucích vlastníků motorových vozidel, žádoucím směrem. Uvedeny jsou některé konkrétní příklady. Zvláštní pozornost je pak věnována prevenci, která se jeví jako účinné východisko z většiny současných problémů naší společnosti.



# 1. Vznik a vývoj problému společnosti

## 1.1. Historie cestování

Touha pohybovat se a poznávat, byla u lidí již od pradávna, a aby ji mohli uspokojit, bylo nutné překročit hranice domovů. V průběhu historie lidé měnili prostředky k pohybu za stále dokonalejší typy. Nejdříve se pohybovali jen pěšky, později se vzdálenosti a rychlost díky jízdě koňmo a pomocí kočárů a dostavníků prodlužovaly. Cestování bylo fenoménem, sbližovalo lidi, přinášelo nové zprávy ze vzdálených míst a informace, které přispívaly k rozvoji různých oblastí lidské společnosti (vědy, umění, vzdělávání či pracovních postupů).

Později do cestování zásadním způsobem zasahují nové dopravní prostředky, např. lodě, železnice, automobily a letadla. K těm nejmasověji rozšířeným, především z důvodu dostupnosti a také možnosti jej vlastnit, bezesporu patří automobily. Tato podoba dopravy má však i svoje stinné stránky, což již řadu let současná společnost pociťuje. Jde především o přeplněná centra měst, zvyšující se počet dopravních nehod a jejich obětí, znečišťování ovzduší a nadměrnou spotřebu nedostatkových surovin a pohonných hmot.<sup>1</sup>

### HYPOTÉZA Č. 1

***Lidé, zejména ve vyspělých zemích, dnes vlastní a provozují takové množství vozidel, že společnost přistoupila k regulaci jejich počtu, především ve velkých městech.***

Kdy jsme začali cestovat? O cestování lze hovořit již ve chvíli, kdy se lidé na cesty vydávali jen pěšky či později se koňmo kodrcali po špatných cestách v soukromých nebo poštovních kočárech. Opustit domov a vydat se na cestu bylo ze začátku neobvyklé a spojené s dobrodružstvím, ale také nebezpečné. Lidé se na cesty vydávali z nejrůznějších důvodů, byli to především poslové s diplomatickými a vojenskými zprávami, obchodníci se zbožím, umělci nebo také lidé bez domova, kteří se jen tak toulali. Postupně se počet těchto lidí zvýšil, a proto se vyplatilo zavádět pravidelné dostavníkové spoje. Cestování však bylo spíše výsadou bohatých, kteří měli čas

---

<sup>1</sup> Srov. Kuba, A., *Automobil v srdci Evropy*. Praha 1986, s. 5

a dostatek peněz. Aby se cestování stalo příjemnou záležitostí, bylo nutné vytvořit hustou síť kvalitních cest, zájezdních hostinců, přepřahacích stanic a zajistit bezpečnost před lapky. Svou velkou úlohu měla i pošta, která své služby vzrůstajícím společenským požadavkům, především na kvalitu služeb, významným způsobem musela přizpůsobit.<sup>2</sup>

Ve středověku to byl obchod se solí, jantarem, slonovinou, mědí, cínem, drahými kovy, kořením, olejem či látkami, kvůli kterému se vykonávaly cesty na velké vzdálenosti. Na těchto cestách byly k vidění karavany soumarů a jezdeckých zvířat. Později se objevily první sáně a dokonce i kola. Od kola to již nebylo daleko k vozu. Těmi nejstaršími byly čínské kolové trakaře. Dvoukolové vozy používaly v Egyptě a čtyřkolové v Řecku. Shodovaly se však v tom, že byly určeny pouze k převozu nákladů. V Římě dokonce platilo nařízení, které zakazovalo přepravu osob. Změnu tohoto nařízení iniciovaly až vozíkové závody v arénách. Přepychovou podobu až umělecký charakter přinesla tzv. ludvíkovská vozidla plná ozdob a hedvábných podušek, tažená koňmi.<sup>3</sup>

Budoucnost však byla ve vozech bez koní. Již v roce 1459 byl pro císaře Maxmiliána vyhotoven vůz, který tvořila dvě obří kola o průměru šesti metrů, v nichž byla zavěšena sedadla.<sup>4</sup> Objevily se i samohyby, kde se točilo ozubeným kolem, aby vznikl žádoucí pohyb. Historicky velmi významným byl roku 1600 objev Simona Stevina<sup>5</sup>, který pro pohon samohybu využil vítr zachycený do plachty tzv. plachetní vůz. Simon Stevin se stal i průkopníkem hromadné dopravy. Zahájil veřejný provoz plachetního vozu s 20 a později s 28 cestujícími mezi dvěma městy, vzdálenými téměř 70 kilometrů. Tento typ vozu na trase Londýn – Bristol v Anglii přepravoval osoby rychlostí 30 kilometrů v hodině až do roku 1826.<sup>6</sup>

---

<sup>2</sup> Srov. Hlavačka, M., *Cestování v éře dostavníků*. Praha 1996, s. 9-10

<sup>3</sup> Srov. Kuba, A., *Jak přešli koně pod kapotu*. Praha 1988, s. 7-8

<sup>4</sup> Srov. tamtéž, s. 9

<sup>5</sup> Simon Stevin (1548 – 1620), nizozemský matematik, vynálezce. Srov. Kuba, A., *Jak přešli koně pod kapotu*. Praha 1988, s. 10-13

<sup>6</sup> Srov. tamtéž, s.10

## 1.2. Historie automobilismu

Sotva by dnes někdo spočítal všechny ty pokusné vozy a vozíky, které poháněla lidská síla. Jejich vlastníci šlapali do pedálů, hýbali pákami či točili klikami a to vše s neúměrnou námahou. Pak přišla na řadu pára. Jako první ji k pohonu vozu navrhl James Watt.<sup>7</sup> Za otce automobilu je však označován francouzský inženýr Nicolas Joseph Cugnot.<sup>8</sup> Jeho vynález byl poháněn párou a dnešnímu automobilu se v ničem nepodobal.

V roce 1885 Karl Benz<sup>9</sup> přichází s hotovým tricyklem, který byl poháněn čtyřdobým motorem. Jeho žena, Berta Benzová, spolu se svými dvěma syny, s ním podnikla tajný výlet, při kterém ujela 120 kilometrů.<sup>10</sup> Tento její výkon se stal mezníkem v automobilové dopravě, díky němuž byl vozidlu udělen patent a mohl být veřejně předveden. K bouřlivému rozvoji automobilismu přispěl svým vynálezem spalovacího motoru, poháněným benzínem, zásadním způsobem i Gottlieb Daimler.<sup>11</sup>

Těch, co vlastnili automobil, stále přibývalo. Stačilo být majetným a najít v sobě dost odvahy si do vozidla sednout, k řízení vozidla totiž nebylo nutné mít řídičské oprávnění. Ani pohyb na cestách ještě nebyl řízen žádnými dopravními předpisy, přestože pro koňská spřežení ve městech zavedena byla.<sup>12</sup>

## 1.3. Význam automobilu dnes

Dnes ve vyspělých zemích nenajdete nikoho, kdo by neznal auto. Auto patří mezi první slova našich dětí. Jdeme s nimi po ulici, ukazujeme na auta a napodobujeme zvuk motoru nebo klaksonu. Auta patří mezi věci, které nás každodenně obklopují. Vlastníme je a někteří si život bez nich neumějí představit. Ulice měst jsou jich plné a na silnicích

---

<sup>7</sup> James Watt – (1736-1819) – skotský mechanik, vynálezce a fyzik, nebyl přímo vynálezce parního stroje, provedl pouze taková vylepšení, která umožnila účinné využití parního stroje pro průmysl. Srov. Kuba, A., *Jak přešli koně pod kapotu*. Praha 1988, s. 19

<sup>8</sup> Nicolas Joseph Cugnot (1725-1804), francouzský vynálezce, který experimentoval s parními stroji ve službách armády. Srov. Kuba, A., *Jak přešli koně pod kapotu*. Praha 1988, s. 21-24

<sup>9</sup> Karl Benz (1844-1929), německý automobilový konstruktér, vyrobil první benzínový automobil na světě, Srov. Kuba, A., *Jak přešli koně pod kapotu*. Praha 1988, s. 59-62

<sup>10</sup> Srov. Kuba, A., *Jak přešli koně pod kapotu*. Praha 1988, s. 61

<sup>11</sup> Gottlieb Daimler (1834 – 1900), německý vynálezce a inženýr, vynálezce dnešního typu spalovacího motoru a konstruktér prvních motocyklů a automobilů, Srov. Kuba, A., *Jak přešli koně pod kapotu*. Praha 1988, s. 62-64

<sup>12</sup> Srov. Kuba, A., *Jak přešli koně pod kapotu*. Praha 1988, s. 69

vytvářejí kolony. Každé auto je jiné, ale každé má svůj kouřící výfuk, vydává hluk a jeho síla je rizikem pro lidi vně i uvnitř vozidla. Skoro se dá říci, že doprava autem ztratila svůj původní význam. Dříve nám cesta do nových míst především přinášela nové a užitečné informace a sblížovala nás s ostatními lidmi. Dnes je tomu naopak. Auto je prostředek individualismu, přemísťuje nás z bodu A do bodu B a zase zpět. To nové co přináší, je především stres z jízdy v kolonách a dopravní nehody.

I laik pouhým pohledem vyhodnotí současnou automobilovou dopravní situaci jako nevyhovující a neúnosnou. Kapacita ulic, kde bydlíme, nestačí. Vždyť auto dnes vlastní skoro každý, ze všech stran slyšíme: „Já mám auto, ty máš auto, on má auto...“, tak aby zbylo nějaké to místo i pro nás lidi. Média často prezentují situace, kdy se občané snaží medializací upozornit na neuspokojivý stav dopravy. Nejsou výjimkou situace, kde nelze v obci přejít z jedné její strany na druhou. Každá taková další zpráva nás utvrzuje v tom, že původně dobrá myšlenka překročila hranice normality a přijala podobu nezdravou, nenormální, obecně nežádoucí. Podobu, kterou Herbert Spenser<sup>13</sup> popisuje jako chorobu společenského organismu, jeho struktury a funkcí, tedy sociálně patologickou.<sup>14</sup> Dobrý úmysl, při vynálezu a následném využití vozidla, jako prostředku na zjednodušení a urychlení cestování a přepravy, se změnil v nový společenský problém. Problém společností vyprodukovaný a tedy právě zase jenom společností vyřešitelný.

#### **1.4. Jak jsme se museli začít bránit vozidlům**

Vozidla jsou všude, a proto na řadu přicházejí odborníci z oboru dopravy. Jejich úkolem je problém definovat, navrhnout způsoby jeho řešení, vybrat nejvhodnější alternativy a realizovat je s ohledem na mnoho faktorů. Při výběru vhodných alternativ jsou významně využívány vědecké poznatky z mnoha vědních disciplín. Z okruhu společenských věd jsou to především sociologie a psychologie, které poskytují informace např. o postoji a motivaci při preferenci určitého druhu dopravy a o tom do jaké míry si lidé uvědomují environmentální souvislosti svého chování. Dále je to ekonomie, která přináší informace o nákladech spojených s vlastnictvím a používáním

---

<sup>13</sup> Herbert Spenser, (1820 – 1903), britský sociolog a filosof, podílí se na rozvoji evolucionismu a naturalismu, zavádí do sociologie pojem sociální patologie, kde společnost přirovnává k živému organismu, Srov. Sekot, A., *Sociologie v kostce*. Brno 2006, s. 15

<sup>14</sup> Srov. Plšková, A., *Sociální patologie*. Brno 2005, s. 5

vozidla v porovnání s náklady na hromadnou dopravu, nebo reakce rodin na změny cen nákladů dopravy. Geografie pomáhá pochopit prostorové aspekty dopravy, využití území, dostupnost hlavních cílů cesty. A tak by se daly jmenovat další a další vědní disciplíny, které svými poznatky pomáhají řešit četné společenské problémy.<sup>15</sup>

Velký počet vozidel má negativní dopady na zdravé fungování společnosti. Vážnými negativními dopady jsou: znečištění ovzduší, hluk, kongesce<sup>16</sup>, bezpečnostní rizika, společenské vyloučení či pokles kvality života.

Jak eliminovat nepříznivý dopad automobilové dopravy na životní prostředí a snížit počet vozidel ve městech? Obecně lze definovat čtyři základní způsoby omezování osobní automobilové dopravy.<sup>17</sup>

- Nahrazení osobních vozidel a vozů hromadné dopravy vozidly s nižší spotřebou pohonných hmot a nižšími emisemi.
- Využití jiné způsoby cestování, vlídnější pro naše životní prostředí, jako např. hromadná doprava, cyklistika, pěší chůze, car-sharing<sup>18</sup> a car-pooling<sup>19</sup>.
- Podnikat méně cest, využití jiných způsobů komunikace jako např. internet shopping, internetbanking, telecommuting atd.
- Zkracování cest

Při regulaci automobilové dopravy, která spočívá především v omezování počtu vozidel, lze použít širokou škálu nástrojů. Při přímé regulaci jsou to především administrativní a normativní nástroje, jako je omezení vjezdu určitým vozidlům do vyhrazených oblastí, preferenční pruhy, hromadná doprava, preference na světelné

---

<sup>15</sup> Enviwiki, 2008, *Udržitelná doprava ve městech*. dostupné na [http://www.enviwiki.cz/wiki/Udr%C5%BEiteln%C3%A1\\_doprava\\_ve\\_m%C4%9Bstech](http://www.enviwiki.cz/wiki/Udr%C5%BEiteln%C3%A1_doprava_ve_m%C4%9Bstech) 20. 2. 2010

<sup>16</sup> Kongesce – neprůjezdnost, ucpání jízdní dráhy v silniční dopravě; Petráčková, V., Kraus, J. a kol. *Velký slovník cizích slov*. Vizovice 1999

<sup>17</sup> Enviwiki, 2008, *Udržitelná doprava ve městech*. dostupné na [http://www.enviwiki.cz/wiki/Udr%C5%BEiteln%C3%A1\\_doprava\\_ve\\_m%C4%9Bstech](http://www.enviwiki.cz/wiki/Udr%C5%BEiteln%C3%A1_doprava_ve_m%C4%9Bstech) 20. 2. 2010

<sup>18</sup> Car-sharing – využití automobilu, aniž byste jej vlastnil, bez starosti o jeho provoz a údržbu. Auto si vypůjčíte jen ve chvíli, kdy jej nezbytně potřebujete. Studie ukazují, že zákazníci car-sharingu jezdí méně často a najezdí méně kilometrů, než když se rozhodnou koupit si vlastní automobil; Nadace Partnerství, 2006, *Šetrná mobilita – Car sparing*. dostupné na <http://www.nadacepartnerstvi.cz/p-13223> 20. 2. 2010

<sup>19</sup> Car-pooling – je speciální jízdní pruh, který je v době dopravních špiček určen pro průjezd vozidel splňující určité dané podmínky. První carpool lane, jak ji známe dnes, byla otevřena v roce 1973 v jižní Kalifornii podél dálnice č. 10, která byla zpočátku určena pouze pro autobusy a později byla zpřístupněna také pro osobní automobily. Podmínkou pro osobní automobily však bylo, že musejí přepravovat minimálně 3 osoby (počet pasažérů se liší dle jednotlivých oblastí); Srov. Oudes, M., Praha, 2004, *Carpooling ve světě a možnosti jeho využití v ČR* dostupné na [http://www.fce.vutbr.cz/veda/dk2004texty/2\\_03sekce.asp](http://www.fce.vutbr.cz/veda/dk2004texty/2_03sekce.asp) 24. 3. 2010

signalizaci aj. Stále více se začínají využívat i nástroje ekonomické, které mají nejčastěji podobu daní a poplatků za parkování či vjezd do určitých oblastí měst, patří sem i pojištění vozidel či povinné ručení.<sup>20</sup>

Problematiku regulace automobilové dopravy, jsem osobně konzultovala s pracovníky oddělení rozvoje dopravy, odboru dopravy, Magistrátu hl. m. Prahy. Při volném rozhoru jsme hovořili o konkrétních prostředcích, příkladech a zkušenostech v Praze i ve světě.

Jedním z prostředků regulace dopravy ve městech je „mýtné“. Význam slova „mýto“ je spojován spíše s dávnými časy, kdy se mýtné vybíralo u bran před vstupem do města, či na mostech. Dnes se k němu vracíme ve smyslu zpoplatnění vjezdu vozidel do určitých oblastí města. Je realizováno pomocí elektronické identifikace vozidel mýtnými branami nebo kamerovým systémem. Nejúspěšnější mýtný systém na principu kamer je v Londýně. Mýtné je dále realizováno v Singapuru, Římě, Oslu, Hong Kongu, Lyonu a v dalších velkých městech světa.

U zavedení mýtného ve Stockholmu bych se chtěla pozastavit. Původně odmítavý postoj obyvatel města k zavedení mýtného systému, byl přehodnocen a změněn po předložení dokonale vypracovaného projektu. Jestliže je dobrá myšlenka srozumitelně, dobře a citlivě realizována, má úspěch a dokáže ovlivnit a změnit myšlení a názory lidí. V roce 2006, v období od ledna do července, došlo ve Stockholmu ke zkušebnímu provozu mýtného systému za využití 18 mýtných bran. Stockholmem běžně přes vnitřní městský koridor projelo každý pracovní den 560 000 vozidel (**obr. 1 přílohy**). Cílem mýtného systému bylo zmírnit kongesci, zlepšit dostupnost do centra města a zlepšit stav životního prostředí. Ve Stockholmu byly realizovány tři projekty: 1. zlepšení veřejné dopravy, 2. vybudování nových parkovišť P+R<sup>21</sup>, 3. zpoplatnění centrální oblasti města (**obr. 2 přílohy**). Jak mýtná brána funguje? Při průjezdu mýtnou branou řidič vyšle signál z elektronického zařízení, mýtná brána zachytí obraz státní poznávací značky, poplatek se připočte na majitelův účet. Majitel si pak může vybrat jeden ze tří způsobů platby (**obr. 3 přílohy**). Po ukončení testování systém překonal

---

<sup>20</sup> Enviwiki, 2008, *Udržitelná doprava ve městech*. dostupné na [http://www.enviwiki.cz/wiki/Udr%C5%BEiteln%C3%A1\\_doprava\\_ve\\_m%C4%9Bstech](http://www.enviwiki.cz/wiki/Udr%C5%BEiteln%C3%A1_doprava_ve_m%C4%9Bstech) 20. 2. 2010

<sup>21</sup> systém P+R (Park and Ride), v překladu „Zaparkuj a jed“, je záchytné oplocené parkoviště, které umožňuje kombinovat cestu osobním automobilem ve vnějším pásmu města s prostředkem hromadné dopravy v pokračování do centrální oblasti. Ceny za parkování na parkovištích P+R je konstantní bez ohledu na dobu parkování, při splnění podmínky, kterou je využití hromadné dopravy. Zpracováno autorem Hájková, A. zdroj pracovníci Magistrátu hl. m. Prahy, oddělení rozvoje, Praha 2009

všechna očekávání (**obr. 4 přílohy**). Denně využívalo veřejnou dopravu 40 000 nových cestujících, taxikáři zvýšili své příjmy o 10 – 20 %. Nedošlo k negativnímu dopadu na maloobchodníky v centru města. Emise v centru města byly sníženy o 12 – 14 %. Došlo ke snížení kongesce o 50 %. Příjem 90 milionů EUR/rok a počáteční negativní postoje obyvatel byly vystřídány postoji pozitivními viz **tabulka č. 1**.

**Tabulka č. 1: Postoj veřejnosti ve Stockholmu k mýtnému systému ve městě<sup>22</sup>**

- Před zpuštěním zkušebního provozu mýtných bran větší část obyvatel nesouhlasila s jejich zavedením do města
- V průběhu zkušebního provozu se postoj obyvatel začal měnit, začali se více přiklánět k jeho zavedení do města
- V referendu v září 2006 vyjádřila větší část obyvatel města souhlas se zavedením mýtného systému
- V únoru roku 2007 již 67 % obyvatel odsouhlasilo a preferovalo mýtný systém

	2005 Před zpuštěním zkušebního provozu			2006 Průběh zkušebního provozu				2006 Hlasování	2007
	Souhlasí	34	35	37	42	49	51	53	51,3
Neutrální	9	7	8	9	9	8	6	3,2	5
Nesouhlasí	57	58	55	49	42	41	41	45,5	28

Proč byl stockholmský projekt úspěšný? Měl jasně definovaný cíl, který byl překonán, schéma zpoplatnění bylo jasné a spravedlivé, dopady systému byly každému zřejmé, uživatelé byli dobře informováni, od prvního dne fungoval bezproblémově, vykázal jen velmi málo chyb a bylo vybráno jednoduché a prověřené technické řešení. Po ukončení zkušebního provozu jeho zavedení v referendu odsouhlasili obyvatelé 53 %.<sup>23</sup>

Poznámka autora: V našich sdělovacích prostředcích proběhla zpráva o tom, že hl. m. Praha pracuje na projektu mýtného. Tato studie je jednou z více navrhovaných

<sup>22</sup> Zpracováno autorem Hájková, A. zdroj závěrečný seminář – Týden mobility v Praze, Firth, D., *Stockholm Congestion Tax*, Praha 2007

<sup>23</sup> Firth, D., tamtéž

možností, při hledání vhodných alternativ pro regulaci dopravy v hl. m. Praze. Nelze tedy říci, zda bude někdy realizován.

V rámci regulace dopravy města přistupují k zavádění placeného parkování, snižování parkovacích míst v centrech měst a výstavbě pěších zón. Vznikají systémy P+R a K+R.<sup>24</sup> V Německu vešly v platnost tzv. emisní povolenky, které zakazují vjezd do určitých oblastí měst s ohledem na to jaké emisní limity vozidlo plní. Přistupuje se i k dočasným opatřením regulace dopravy a to především při smogových stavech ovzduší, kdy dochází např. k uzávěrám měst pro vozidla, která neplní patřičné emisní limity. Města podporují cyklistickou dopravu výstavbou cyklistických stezek. Realizují se stavby silničních okruhů kolem velkých měst.

---

<sup>24</sup> Systém K+R (Kiss and Ride), v překladu „Polib a jed“, vyhrazené místo tam, kde je možné přesehnout na hromadnou dopravu. Spolucestující pouze vystoupí z vozidla a řidič pokračuje v jízdě. Zpracováno autorem Hájková, A., zdroj pracovníci Magistrátu hl. m. Praha, oddělení rozvoje dopravy, Praha, 2009



## 2. Hl. m. Praha versus vozidla

### 2.1. Jak se dostala vozidla do Prahy

Pro demonstraci problému, kterým je negativní vliv velkého počtu motorových vozidel na společnost a životní prostředí, jsem si vybrala území hl. m. Prahy. V naší republice je zde problém nejkřiklavější. Praha zaujímá deváté místo co do počtu obyvatel mezi hlavními městy EU. Z hlediska kvality životního prostředí, i přes výrazné zlepšení v 90. letech, se zde stále zvyšují emise z motorových vozidel a to především v centrální části města a podél hlavních tahů. Svou středovou polohou v rámci ČR, ale i Evropy, je předurčena být křížením mezinárodních transitských tras a důležitých dopravních vazeb. Je i výchozím bodem všech dálničních tras.<sup>25</sup> Důvodem výběru území Prahy pro mou práci byla také skutečnost, že již od roku 1993 pracuji v oblasti dopravy v hl. m. Praze. Původně jako pracovnice registru vozidel a nyní spravuji na Magistrátu hl. m. Prahy agendu nalezených a opuštěných vozidel a autovraků.

Proč Praha začala regulovat automobilovou dopravu? Co bylo příčinou a oním impulsem, že začala cíleně a systematicky tlačit na to, aby vozidel v jejích ulicích bylo co nejméně? Na počátku všeho byl jistě první automobil v Praze. Jeden příklad, v roce 2008 připadl na jeden osobní automobil<sup>26</sup> v Praze 1,93 člověka.<sup>27</sup> Někde na cestě od prvního automobilu až do současného stavu jsme si vytvořili problém. Na počátku byl první automobil v Praze a touha jej vlastnit. Schopnost určité skupiny lidí tuto touhu naplnit, v důsledku způsobilo, že jsme vozidel vyprodukovali více, než byla naše původní potřeba. Právem je považován za otce konzumní společnosti Henry Ford,<sup>28</sup> který nejenže auta masově vyráběl, ale vytvářel i skupinu konzumentů např. tím, že svým zaměstnancům zvýšil mzdy, aby zvýšil jejich šance na koupi vlastního vozidla.<sup>29</sup> V té době se ještě nemusela řešit otázka: Kam s nepotřebnými vozidly?

---

<sup>25</sup> ČSÚ Hl. m. Praha, 2009, *Charakteristika hlavního města Prahy*. dostupné na <http://www.czso.cz/xa/edicniplan.nsf/tab/7F004DFD97> 21. 2. 2010

<sup>26</sup> zdroj (viz odkaz 27) v tomto případě hovoří pouze o osobních vozidlech, poměr ke všem evidovaným vozidlům je mnohem nižší, např. v roce 2008 to bylo 1 vozidlo na 1,3 obyvatele Prahy

<sup>27</sup> Popel, R. 2008, *Hustota dopravy v Praze se stále zvyšuje*. Praha.eu portál hl. m. Prahy, dostupné na [http://www.praha.eu/jnp/cz/extra/autoasistent/hustota\\_dopravy/index.html](http://www.praha.eu/jnp/cz/extra/autoasistent/hustota_dopravy/index.html) 21. 2. 2010

<sup>28</sup> Henry Ford (1863-1947), američan, průkopník automobilového průmyslu, automobilový závodník, podnikatel, prezident Ford Motor Company, Srov. Pollard, M., *Henry Ford a FORD*, Havlíčkův Brod, 1996, 64 s.

<sup>29</sup> Srov. Mühlpachr, P., *Problémy současné společnosti*. Brno 2004, s. 7

Praha se s problémy v dopravě setkávala ještě před vjezdem prvního automobilu do Prahy. Např. v roce 1759 byl vydán dopravní řád, který se snažil upravit dopravu na mostě. Navádí, která strana mostu má být používána při cestě na Staré Město, a která při cestě na Menší město pražské:

*„Poněvadž již častěji shledáno jest, že na zdejším mostě pražském městském vozy dohromady tak se sjíždějí a do sebe vrážejí, že nejenom po témže mostě se vezoucí, neb pěšky jdoucí zdržováni a městnání, alebrž také všelikému nebezpečnosti a ourazu podrobeni bývají...že totiž jeden každý, jakéhokoliv by on byl stavu nebo povolání byl, žádného nevyjímaje, Ze Starého do Menšího města pražského přes most se vezoucí nebo jdoucí na oné straně, kdež obraz krucifixu se spatřuje, svou cestu vzíti, dojížděje pak neb docházeje již konec mostu k Malé straně, na tu stranu, kde dům u Černého medvěda, neb u Zlatého konička nazvaný stojí, se obrátili. Naproti tomu, jenž by z Menšího do Starého města jeti nebo jíti u oumyslu byl, k pravé straně od Saského domu...skrze nedotčené dohlídače dodržán, a dle uznání potrestán bude.“<sup>30</sup>*

A co první automobily v Praze? Jestliže bychom měli možnost nahlédnout do výtisku listu Prager Zeitung z 15. září 1815, našli bychom tam tuto, pro budoucí automobilový průmysl významnou zprávu:

*„V neděli 24. září 1815 dostane se nám v takzvané Stromovce potěšení přihlížet v rakouské monarchii tou dobou jedinečné podívané. Chvalně známý vlastenecký umělec Josef Božek, hodinář a mechaniku technického učiliště, pány stavy českými založeného, předvede toho dne svůj mechanický vůz poháněný silou parního stroje. Vynález tohoto skromného umělce staví se po bok uměleckým mechanickým výtvorům vynalezeným v Anglii a znalci o něm tvrdí že svou jednoduchostí, malými náklady a zřejmou užitečností všechny podobné vynálezy dokonce předčí. Parní vůz Josefa Božka je poháněn dvěma v pohyb vodními parami uváděnými jednoduchými pákami bez ozubeného soukolí a může být řízen v zatáčkách i těsných kruzích a jeho běh libovolně zastaven.“<sup>31</sup>*

Na této podívané nemohly chybět nejvýznamnější a nejbohatší obyvatelé Prahy. Byla to především otázka peněz. Není proto divu, že prvním majitelem vozidla u nás byl syn majitele textilek a místního kapitalisty Liebiga v Liberci. Ten s vozidlem ujel neuvěřitelných 2 500 kilometrů průměrnou rychlostí 13,5 km za hodinu. Tato jízda

---

<sup>30</sup> Kuba, A., *Jak přešli koně pod kapotu*. Praha 1988, s. 69-70

<sup>31</sup> Kuba, A., *tamtéž*, s. 40

proslavila automobil natolik, že Karl Benz nestačil uspokojovat poptávku a snad právě i proto prodal nejnovější motor Kopřivnické vozovce, budoucí automobilce Tatra, která tak začala konstruovat náš první automobil.<sup>32</sup>

## 2.2. Lavina vozidel zavalila Prahu

Patříme mezi země, kde byla výroba automobilů zahájena od samých začátků. V roce 1897 vyrobila Kopřivnická vozovka první automobil se jménem „Präsident“. Ke světovým automobilkám se u nás přidali další firmy Laurin & Klement, Praga nebo Walter. Do roku 1914 se u nás vyrobilo 7 520 automobilů. Mezi válkami se k výrobě připojily další firmy např. Aero, Jawa, Zetka či Wikov, a tak se výroba opět zvýšila. Do roku 1945 objem výroby činil 150 150 osobních automobilů a 55 684 nákladních automobilů a autobusů. Útlum výroby přinesla druhá světová válka. Továrny se musely podřídit válečným potřebám, především zbrojení. Po válce došlo opět k oživení a automobilový průmysl se postupně stal velmi významným odvětvím našeho strojního průmyslu s velkým důrazem na vývoz nejen osobních a nákladních automobilů a motocyklů, ale i na autopříslušenství.<sup>33</sup>

Počátkem 20. století počet vozidel stoupal, stoupal i počet autonehod. Bylo proto nutné přistoupit k přidělování řidičského oprávnění (vůdčího listu) na základě zkoušek. Byla vydaná i stručná dopravní pravidla, která stanovila nejvyšší povolenou rychlost v Praze na 15 km v hodině a na volných silnicích až 45 km v hodině. Houkání bylo povinné před nepřehlednou zatáčkou, křižovatkou, při předjíždění a na přecházející chodce. Byly uzákoněny i první dopravní značky. Vzniklou situaci výrobci vozidel řešili odlišně, někteří k vozidlům dodávali šoféry a jiné, jako např. Laurin & Klement ve své továrně založili první autoškolu.<sup>34</sup>

Zvýšená hustota vozidel v Praze se projevila již v 30. letech 20. století. V roce 1937 připadl jeden automobil na 32 obyvatel Prahy. V 60. letech se dopravní problém projevil v podobě nedostatečné kapacity tehdejších křižovatek, což se projevovalo pomalu popojíždějícími kolonami vozidel v dopravních špičkách. Tempo růstu

---

<sup>32</sup> Srov. Kuba, A., *Jak přešli koně pod kapotu*. Praha 1988, s. 89-90

<sup>33</sup> Srov. Kuba, A., *Automobil v srdci Evropy*. Praha 1986, s. 5-6

<sup>34</sup> Srov. Kuba, A., *Jak přešli koně pod kapotu*. Praha 1988, s. 71-72

v 60. a 70. letech se v 80. letech značně zpomalilo. Tato situace se opět změnila v roce 1990, kdy stoupl významným způsobem počet vozidel především z důvodu jejich dovozu ze zahraničí.<sup>35</sup>:

*„Zatímco v 80. letech přibývalo v Praze každým rokem v průměru jen 6 000 automobilů, v období 1991 – 1996 se průměrný meziroční přírůstek zvýšil na 42 000, z toho za rok 1996 činil tento nárůst 53 000 osobních automobilů. V prosinci 1996 připadl v Praze 1 osobní automobil na 2,0 obyvatele. Tím Praha předstihla nejmotorizovanější západoevropská velkoměsta (jako je například Mnichov, Frankfurt nad Mohanem nebo Kolín nad Rýnem), kde se stupeň automobilizace obvykle pohybuje v rozmezí 1 osobní automobil na 2,2 až 2,3 obyvatele. Ve srovnání s Vídní je v Praze registrováno – v poměru k počtu obyvatel – již o cca 30 % osobních automobilů více (ve Vídni připadá 1 osobní automobil na 2,7 obyvatele). Od roku 1991 roste počet automobilů i intenzity automobilové dopravy v Praze takovým explozivním tempem, které nemá – s výjimkou měst v bývalé NDR – v Evropě obdoby. Tento trend pokračoval i v roce 1996.“<sup>36</sup>*

Výše uvedené údaje citace přehledně prezentuje **tabulka č. 2: Počty registrovaných motorových vozidel a obyvatel v Praze v letech 1961 – 1996**

- Počet obyvatel stejně jako počet vozidel od roku 1961 až do roku 1991 má stejnou, stoupavou, tendenci.
- V roce 1991 bylo spočteno nejvíce Pražanů, pak následuje pokles, což se stalo poprvé v historii sčítání obyvatel. Počet vozidel však nadále stoupá.
- Poslední sloupec tabulky ukazuje koeficient počtu osob vlastnicích 1 vozidlo a jeho stále se snižující hodnotu.

---

<sup>35</sup> Srov. Popel, R. 2008, *Hustota dopravy v Praze se stále zvyšuje*. Praha.eu portál hl. m. Prahy, Dostupné na [http://www.praha.eu/jnp/cz/extra/autoasistent/hustota\\_dopravy/index.html](http://www.praha.eu/jnp/cz/extra/autoasistent/hustota_dopravy/index.html) 21. 2. 2010

<sup>36</sup> Technická správa komunikací hlavního města Prahy, 1996, *Automobilová doprava – vývoj motorizace a automobilizace*. Dostupné na <http://www.tsk-praha.cz/wps/wcm/static/rocenky/rocenka96/automob.htm> 21. 2. 2010

Rok	Obyvatel (tis.) <sup>37</sup>	Osobní a dodávkové automobily <sup>38</sup>	Vozidel na 1000 obyvatel <sup>39</sup>	Obyvatel na 1 vozidlo <sup>40</sup>
1961	1007	44 891	45	22,4
1971	1082	133 129	123	8,1
1981	1183	284 756	241	4,2
1990	1215	336 037	276	3,6
1991	1216	344 544	283	3,5
1992	1216	355 653	292	3,4
1994	1213	507 558	418	2,4
1995	1210	535 805	443	2,3
1996	1205	588 968	489	2,0

90. léta byla obdobím, kdy u nás velké množství lidí začalo podnikat v oblasti prodeje vozidel dovezených ze zahraničí. Není divu, poptávka byla vysoká, neboť teprve po roce 1989 mohla velká část české populace poprvé vlastnit vozidlo zahraniční značky za výhodnou cenu. Na úřadech, registrech vozidel, nejen hl. m. Prahy, v tomto období stáli lidé ve frontách celou noc, aby mohli svá dovezená vozidla následující den zaregistrovat.

Konkrétně registr vozidel hl. m. Prahy, i dnes, stále vykazuje rostoucí počty zaevidovaných vozidel (viz následující **tabulka č. 3**). Co nás však při pohledu na čísla v **tabulce č. 3** může částečně uklidnit, je skutečnost, že registr vozidel není zcela aktuálním odrazem skutečnosti. Jsou zde stále zaregistrovaná i vozidla, která již fyzicky neexistují, nelze je však zákonným způsobem v současné době z registru vyjmout. Tento stav byl způsoben i nesplněním některých vlastnických povinností vlastníků vozidel. Určitý díl na tomto stavu lze přičíst i nedokonalosti právních norem. Vlastníci se často ocitají v takových situacích, na které jednoduše zákon nepamatuje, dostávají se tak do tzv. mezery v právu. Tyto případy se v současné době neřeší. Vyčkává se. Těžko říci na co? Jediné, k čemu se vlastníci těchto vozidel spolu s úředníky upínají, je nějaká budoucí novela zákona 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, která by mohla často opakující se případy právně upravit a tím vyřešit.

<sup>37</sup> Technická správa komunikací hlavního města Prahy, 1996, *Automobilová doprava – vývoj motorizace a automobilizace*. Dostupné na <http://www.tsk-praha.cz/wps/wcm/static/rocenky/rocenka96/automob.htm> 21. 2. 2010

<sup>38</sup> Technická správa komunikací hlavního města Prahy, tamtéž

<sup>39</sup> Technická správa komunikací hlavního města Prahy, tamtéž

<sup>40</sup> Technická správa komunikací hlavního města Prahy, tamtéž

Statistiky motorových vozidel hl. m. Prahy se někdy liší. Záleží na zdroji, který je uvádí. Je to způsobeno např. tím, že některé zdroje uvádějí počty jen osobních a dodávkových vozidel, jiné statistiky zase uvádějí všechna evidovaná vozidla, tedy všech 106 druhů (kam patří např. motocykly, nákladní automobily, tahače, traktory, přívěsy, návěsy, skútry, speciální vozidla, trolejbusy atd.). Některé statistiky uvádějí pouze vozidla, která jsou evidovaná na občany hl. m. Prahy, jiné zase zahrnují i vozidla, která jsou již odhlášena na mimopražské držitele. Ti často nesplní svou povinnost, dohlásit vozidlo v registru (mimopražském), dle trvalého pobytu nebo sídla. Tato vozidla pak zůstanou součástí registru hl. m. Prahy. Při tvorbě **tabulky č. 3** jsem proto použila údaje z jednoho zdroje, kterým je Český statistický úřad hl. m. Prahy (ČSÚ Hl. m. Praha)<sup>41</sup>.

Přes všechna tato úskalí lze z **tabulky č. 3** vyčíst údaje, které svědčí o stále **rostoucí tendenci počtu vozidel registrovaných v hl. m. Praze**.

- Od roku 2004 se počet obyvatel Prahy opět mírně zvyšuje, což je způsobeno především migrací obyvatel, od roku 2007 se na zvyšování počtu obyvatel podílí i přirozený přírůstek
- Čísla uvádějící počty evidovaných motorových vozidel stoupají bez jakékoliv stagnace a koeficient uvádějící kolik obyvatel Prahy vlastní 1 motorové vozidlo stále klesá.

---

<sup>41</sup> Dostupné na <http://www.praha.czso.cz/> 17. 3. 2010

Údaje k 31. 12.	Počet obyvatel <sup>42</sup>	Motorová vozidla <sup>43</sup>	Obyvatel na 1 vozidlo <sup>44</sup>
2000	1 170 476	697 306	1,7
2001	1 160 118	717 364	1,6
2002	1 161 938	735 331	1,6
2003	1 165 581	757 168	1,5
2004	1 170 571	779 386	1,5
2005	1 181 610	815 504	1,4
2006	1 188 126	846 914	1,4
2007	1 212 097	887 094	1,4
2008	1 233 211	921 818	1,3
2009	1 249 026	925 533	1,3

Při této stoupavé tendenci jistě každého napadne otázka: Kam až to povede? Zastaví se to někdy? Ne, samo se to nezastaví. Musíme se na tom podílet. Musíme sami sebe začít vychovávat a motivovat, abychom nevlastnili ekologicky zátěžová vozidla, vlastnili pouze tolik vozidel, kolik je nezbytné, využívali alternativní způsobu dopravy. Zkrátka je nutné, abychom se začali chovat rozumně. Po nás totiž nebude potopa, ale budou zde žít naše děti a jejich děti a ... Ale už to, že jsme problému dokázali přidělit číselnou hodnotu, kvantifikovali jsme jej, nám umožňuje problém vidět v celé jeho velikosti. A to je dle mého názoru ten správný a nezbytný začátek pro jeho vyřešení.

### 2.3. Praha reguluje automobilovou dopravu

Způsoby, jak konkrétně hl. m. Praha realizuje regulaci automobilové dopravy, jsem konzultovala s pracovníky Magistrátu hl. m. Prahy a Správy služeb hl. m. Prahy, oddělení odtahů a autovraků.

Co je hlavním cílem regulace automobilové dopravy v Praze? Je to především eliminace negativních dopadů na zde žijící obyvatele a životní prostředí. Jak to říci jednoduše

<sup>42</sup> ČSÚ Hl. m. Praha, Praha, 2010, *Vybrané údaje: Hl. m. Praha – Obyvatelstvo*. Dostupné na <http://www.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/obyvatelstvo-xa> odkaz: další údaje – obyvatelstvo, 17. 3. 2010

<sup>43</sup> ČSÚ Hl. m. Praha, Praha, 2010, *Vybrané údaje: Hl. m. Praha – Doprava*. Dostupné na <http://www.brno.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xa>; odkaz: další údaje – doprava, 17. 3. 2010

<sup>44</sup> Zpracováno autorem: Hájková, A. koeficient vypočítán poměrem počtu obyvatel a počtu motorových vozidel. Praha, 2010

a srozumitelně? O co konkrétně se Praha snaží? Praha chce všemi regulačními prostředky, které v současné době využívá, a těmi, které plánuje využívat v budoucnosti, dosáhnout snížení počtu automobilů ve městě. Motivovat lidi, aby do města automobilem nevjížděli a pro cestování po Praze využili hromadnou dopravu.

Z tohoto důvodu v Praze dochází k rozšiřování placeného parkování a pěších zón, míst se zákazem vjezdu vozidel. Zároveň dochází k posilování hromadné dopravy, ve smyslu většího počtu spojů a zkracování intervalů mezi nimi. Městská hromadná doprava v Praze relativně dobře funguje, opírá se především o metro v délce 55 km a síť tramvajových tratí o délce 141 km. Městská hromadná doprava ročně přepraví více než 1 miliardu osob. Dopravě také napomohl vznik pražské integrované dopravy (PID), která zajišťuje dopravu až do vzdálenosti 35 km od Prahy.<sup>45</sup>

Jako důležitý dopravní uzel pocítuje Praha absenci objízdných tras, a proto mj. investuje do stavby vnitřního Městského okruhu. Ten je navržen tak, aby splňoval dostatečnou kapacitu, atraktivitu napojení na významná dopravní místa Prahy a stal se tak nejvýhodnější cestou pro dopravu po Praze. Současně vzniká i Pražský okruh, který je investicí státu, jehož hlavním cílem je propojení okrajových oblastí města a současně vedení dopravy zcela mimo něj. Laicky řečeno jde o vhodný způsob, jak v budoucnosti objet Prahu.

Praha dále přistoupila k vytvoření dvou oblastí, kam je omezen vjezd vozidel. První je oblast, kam nesmějí vjíždět vozidla nad 6 tun, výjimku mají vozidla s povolením vydaným Magistrátem hl. m. Prahy. Tato oblast je tvořena územím Prahy 1 a částečně do ní zasahují území Prahy 2, 4, 5, 6 a 7. Do druhé oblasti mají zakázán vjezd vozidla nad 3,5 tuny, opět s výjimkou povolení. Tuto oblast tvoří území Prahy 1. Smyslem vytvoření těchto dvou oblastí je především ochrana historického centra města, které je zapsáno na seznamu kulturního dědictví UNESCO.

---

<sup>45</sup> ČSÚ Hl. m. Praha, Praha, 2009, *Charakteristika hlavního města Prahy*. Dostupné na <http://www.czso.cz/xa/edicniplan.nsf/tab/7F004DFD97> 21. 2. 2010



V Praze došlo v posledních letech ke vzniku „Zón placeného stání“ a to na území Prahy 1, 2, 3 a 7. Smyslem těchto zón je omezit počet návštěvnických vozidel<sup>46</sup> a zajistit parkování pro obyvatele trvale žijící v těchto oblastech spolu s osobami, které zde podnikají. Pro návštěvníky pak zbývá jen omezený počet placených míst k parkování, které jsou k dispozici především v místech poskytování služby obyvatelstvu. Konkrétně v blízkosti zdravotnických zařízení, některých úřadů a obchodních center. Toto opatření často velmi zásadně zasáhlo do života některých lidí, kteří v oblastech „Zón placeného stání“ bydlí. Bylo proto nutné při přidělování parkovacích karet velmi citlivě hodnotit každý případ, který nesplňoval některou ze stanovených podmínek pro přidělení parkovací karty. Ve výsledku bylo zjištěno, že nejvíce byli tímto opatřením postiženi starší lidé, kteří sami vozidla nevládní, ale jsou odkázáni na pomoc druhých. Osobám pečujícím o staré lidi bylo uděleno nejvíce výjimek k parkování, ale i přesto nebylo vyhověno všem. Každá výjimka totiž dává prostor spekulacím a zneužívání, ke kterým vždy při regulaci jakéhokoliv charakteru dochází. Jakákoliv norma totiž v sobě nedokáže obsáhnout a popsat všechny situace, které skutečný život vytváří.

Na spuštění fungování „Zón placeného stání“ však nezbytně musela navazovat hustá síť parkovišť P+R, kde mají návštěvníci města, vytěsnění na jeho okraj, možnost svá vozidla odstavit. V současné době je na okrajích Prahy, v blízkosti metra nebo nádraží, 18 parkovišť s celkovou kapacitou 3 190 míst k parkování. Další parkovací místa o objemu 2 920 míst jsou k dispozici na 6 místech v Praze, a to u velkých obchodních center.<sup>47</sup> Mnohá parkoviště P+R jsou dnes vytížena na 100 %. Stává se každodenní skutečností, že pokud přijedete po dálnici D1 na parkoviště P+R na Opatově po 9 hodině dopoledne, již zde nezaparkujete<sup>48</sup>. Tento záchytný systém má tedy zjevně ještě svoje velké rezervy. V současné době jsou již vytipovaná nová místa, kde by mohla nová parkoviště P+R vzniknout, otázkou je KDY? Odkládání a neřešení této otázky není na místě.

---

<sup>46</sup> Za návštěvnická vozidla jsou považována ta vozidla, jejichž vlastníci nejsou obyvatelé Prahy. Vozidla, která do města přijíždějí z jiných území ČR, ale i ze zahraničí, a jejichž vlastníci přijíždějí do Prahy např. za prací, za kulturou, za nákupy atd., zprac. autorem Hájková, A. informace poskytli pracovníci Magistrátu hl. m. Prahy, oddělení rozvoje dopravy, Praha, 2010

<sup>47</sup> Technická správa komunikací hlavního města Prahy, Praha, 2006, *Obsazenost P+R*, Dostupné na <http://www.tsk-praha.cz/web/doprava/parkovistePRstav/> 17. 3. 2010

<sup>48</sup> Osobní zkušenost autora: Hájková, A. Praha, 2010

V neposlední řadě je to i podpora cyklistické dopravy v Praze. Tento druh dopravy je nutné upřednostňovat před dopravou automobilovou. Velké rezervy má Praha především ve zřizování a budování cyklistických stezek.

Z výše uvedeného je zřejmé, že Praha na svém území, v různých mírách, využívá celou řadu opatření regulujících automobilovou dopravu. Co bylo příčinou toho, že byla Praha nucena tato regulační opatření zavádět, jsem již částečně zodpověděla. Na problému s automobily se však nepodílí automobily samotné. Jsou to jejich vlastníci, kteří při nakládání s nimi, znají celkem dobře svoje vlastnická práva, ale již méně svoje vlastnické povinnosti.

## 3. Vlastnické právo

### 3.1. Občanský zákoník jako východisko vlastnického práva

Vlastnictví, ve smyslu mít majetek, nebylo součástí lidské společnosti od jejího samotného počátku. Prehistorie, která se zabývá vývojem člověka a vznikem společnosti, spolu s archeologií definují prvobytně pospolnou společnost na našem území, jako takovou, která nezná soukromé vlastnictví ani dělbu práce. Hovoří se pouze o vlastnictví společném. To až mnohem později dochází ke zlepšení technologie při výrobě artefaktů, čímž vznikají podmínky pro vznik majetku. Průlom a ideální podmínky pro vznik vlastnictví přichází s Neolitickou revolucí (asi 8 000 let př. n. l.), kdy dochází k přechodu od lovu, sběru a rybolovu k chovu dobytka a zemědělství. Hovoříme o první společenské dělbě práce mezi zemědělstvím a pastevectvím. Kopaničářské a žďárové zemědělství dává lidem možnost tvořit si zásoby potravin, k jejichž uchování slouží hliněné nádoby zdobené lineární či vypíchanou technikou. I tkalcovství podporuje vznik majetku, výrobou textilií. Další změnu přináší Doba bronzová (asi 2 000 let př. n. l.), která přichází s druhou společenskou dělbou práce mezi zemědělstvím a řemeslem. Začínají vznikat specializovaná řemesla jako hornictví, hutnictví, kovotepectví či kovolitectví. Výsledkem toho všeho jsou hodnoty, které mohou být prostředkem pro směnu či prodej, ale především pro vznik bohatství. K prohloubení majetkové nerovnosti ve společnosti, ve smyslu vzniku bohatých vrstev náčelnických či válečnických, dochází v Době železné (asi 700 let př. n. l. do počátku n. l.). Hovoří se již o třídní společnosti, na jejímž vrcholu je vládnoucí vrstva a kněží. Majetek se stále rozrůstá, začíná se užívat sklo a hrnčířský kruh, Keltové používají zlaté a stříbrné mince<sup>49</sup>. Společnost již tehdy vyrábí více, než sama k životu nutně potřebuje. Vzniká tak bohatství a s ním touha po něm. Touha, která je příčinou mnoha minulých, současných i budoucích sporů, bojů a válek mezi lidmi. Lidé touží po majetku, chtějí vlastnit půdu těch druhých a někdy chtějí dokonce vlastnit druhé lidi, kteří jsou pro ně zdrojem dalšího bohatství.

K plnění nebo neplnění vlastnických práv a povinností, tedy může docházet pouze tam, kde nějaký majetek je. V naší moderní společnosti na určitý majetek dosáhne téměř

---

<sup>49</sup> Zpracováno autorem Hájková A. studijní materiály Gymnázium Tábor - humanitní zaměření, 1989

každý člověk. U nižších a středních vrstev obyvatelstva je to však často spojeno s vynaložením velkého úsilí a mnohdy i s úplným finančním vyčerpáním. Někdy jsou dokonce tito lidé společností donuceni si určitý majetek pořídit. Často pak dochází k tomu, že již nemají finanční prostředky, aby se o nabyté věci řádně starali a plnili svoje vlastnické povinnosti.

## HYPOTÉZA Č. 2

***Ekonomické důvody jsou nejčastější příčinou neplnění vlastnických povinností, které jsou pak ve svém důsledku základem mnohých problémů společnosti.***

Vlastnické právo je významným institutem věcných práv. Náš občanský zákoník<sup>50</sup> upravuje věcná práva ve své druhé části, kam vedle institutu práva vlastnického řadí i institut držby a věcná práva k věcem cizím. Charakterizuje věcná práva jako vládu nad věcí a to buď pojmově neomezenou (vztahující se na věc jako na celek - vlastnické právo), nebo jako vládu nad věcí omezenou (jen na určité směry panství, které pak zasahují do vlastnických práv druhých).<sup>51</sup>

Ustanovení o vlastnickém právu je jedním z nejdůležitějších momentů v části o věcných právech a v občanském zákoníku vůbec. Vlastnické právo vytváří základ každého hospodářského řádu, jehož základem je soukromá iniciativa jednotlivců, která vychází z autonomie vůle. Náš občanský zákoník používá pojmy *vlastnické právo* a *vlastnictví*, které nerozlišuje a zaměňuje je, jejich rozdílnost stírá a používá je synonymicky. Vlastnické právo je zde charakterizováno jako panství nad věcí. *Panství* vystihuje to, že vlastník má nad věcí dispoziční moc a rozhoduje o ní, rozhodující je tudíž autonomie vůle vlastníka např. zda věc přijme, jak s ní naloží, zda si ji podrží, či zda se jí zbaví. To jak vlastník s věcí naloží, nezávisí na autonomii vůle někoho jiného.<sup>52</sup>

Co je objektem (předmětem) vlastnického práva? Listina základních práv a svobod<sup>53</sup> v čl. 11 odst. 1 hovoří takto: „***Každý má právo vlastnit majetek. ...***“ Není pochyb,

<sup>50</sup> Občanský zákoník (OZ) je základním zákonem České republiky upravující oblast soukromého práva hmotného, jeho doplňkem v oblasti soukromého práva procesního je občanský soudní řád. Platný občanský zákoník z roku 1964, číslo předpisu 40/1964 Sb., prošel rozsáhlými novelizacemi, ale je stále pokládán za provizorní, snahy po jeho rozsáhlé novelizaci zatím nebyly naplněny. Srov. Kejdová, M., Vaňková, Z. *Základy občanského práva*. Brno 2006, s. 7

<sup>51</sup> Srov. Eliáš, K. a kol, *Občanský zákoník Velký akademický komentář*, Praha 2008, s. 510 – 511

<sup>52</sup> Srov. Eliáš, K. a kol, *tamtéž*, s. 515 - 517

<sup>53</sup> Listina základních práv a svobod je součástí ústavního pořádku České republiky, ústavní zákon č. 2/1993 Sb., ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb. Srov. Kejdová, M., Vaňková, Z. *Základy občanského práva*. Brno 2006, s. 14

že majetkem Listina nerozumí jen věci hmotné, ale i jiné majetkové hodnoty a majetková práva. Náš občanský zákoník prozatím zná jen vlastnické právo k věcem hmotným, ale v budoucích specializovaných úpravách je trend pojem vlastnictví rozšiřovat i na další majetkové hodnoty.<sup>54</sup>

Vraťme se k motorovým vozidlům. Vlastníkem motorového vozidla může být fyzická osoba (i nezletilé dítě) či právnická osoba. Nejčastější způsob nabytí vlastnictví vozidla je na základě právní skutečnosti, kterou je převod vlastnického práva, kde je nezbytný projev vůle. Jde především o převod kupní smlouvou, zřídka pak smlouvu darovací. K nabytí motorového vozidla může dojít dědictvím nebo na základě rozhodnutí státních orgánů např. při exekuci. Méně četné jsou případy legálních výher či přechod vlastnictví motorového vozidla na obec v případě jeho opuštěných.<sup>55</sup>

K zániku vlastnických práv k motorovému vozidlu opět nejčastěji dochází na základě svobodného projevu vůle, tedy kupní a darovací smlouvou. Vlastnictví také zaniká úmrtím vlastníka, kdy pak vlastnická práva přecházejí na zůstavitele. Zřídka pak vlastnictví zaniká rozhodnutím státního orgánu. Druhým nejčastějším důvodem zániku vlastnictví je zánik samotného motorového vozidla. Náš právní systém v současné době umožňuje pouze dva legální způsoby zániku vozidla. Jedním je ekologická likvidace vozidla v zařízeních k využívání, odstraňování, sběru nebo výkupu autovraků. Tato zařízení vydají vlastníkově „Potvrzení o převzetí autovraku do zařízení ke sběru autovraků“ v souladu s ust. § 14 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů. Druhým způsobem je změna účelu využití vozidla tj. přetvoření vozidla na něco jiného, např. výroba králíkárně ze starého vozidla a její umístění na vlastním pozemku.

---

<sup>54</sup> Srov. Eliáš, K. a kol, *Občanský zákoník Velký akademický komentář*, Praha 2008, s. 521 - 522

<sup>55</sup> Srov. Kejdová, M., Vaňková, Z., *Základy občanského práva*, Brno 2006, s. 37

### 3.2. Pozitivní a negativní stránka vlastnického práva

Ustanovení § 123 občanského zákoníku:

**„Vlastník je v mezích zákona oprávněn předmět svého vlastnictví držet, užívat, požívat jeho plody a užitky a nakládat s ním“**

Pozitivní stránku vlastnického práva představuje maximum možností nakládat s věcí, jak je vlastníkovu libo (v mezích zákona). Vlastním-li proto např. košili, mohou jí nosit nebo také nenosit, ve skříni ji mohou dávat na ramínko nebo skládat, mohou ji někomu půjčit nebo uložit na půdu, ale mohou jí také ustríhnout rukávy, používat ji jako pracovní oděv, mohou ji rozstříhat na několik kusů či ji mohou vyhodit do popelnice. Mohou si s ní zkrátka dělat, co chci a nikdo mi v tom nemůže bránit. To je ona vlastnická svoboda.<sup>56</sup>

Shodně i vlastník motorového vozidla, může se svým vozidlem svobodně nakládat. Může s ním jezdit, nebo ho zavřít do garáže. Může na něm dělat různé úpravy (změnit barvu) a může z něj mít užitky, např. bude za úplaty vozit jiné lidi (taxi služba) nebo bude za úplaty pronajímat celé vozidlo (půjčovny vozidel). I v případech, kdy vlastník vozidlo fakticky v moci nemá, neboť mu např. bylo odcizeno, jeho vlastnictví k vozidlu nezaniká. Z výše uvedeného vyplývá, že vlastnictví vozidla je pro člověka záležitostí příjemnou, prospěšnou a užitečnou. Proč tedy vozidlo nevlastnit? Ustanovení § 123 občanského zákoníku však také hovoří o jistých „*mezích zákona*“. Tato dvě slova v sobě mohou skrývat důvody, proč vlastnictví vozidla může být i záležitostí zatěžující, odpovědnou a náročnou.

Obsahem vlastnického práva jsou nejen oprávnění, ale i povinnosti. Obecně je povinnost definována v jedné ze zásad občanského práva, kterou je „**Zásada zákazu zneužití subjektivních práv**“. Jedinec může svobodně realizovat svá práva, ale pouze takovým způsobem, aby to nebylo na újmu práv jiných subjektů. Jde tedy o určitý rozpor, o kterém přineslo důkazy již římské právo, kde se tento rozpor objevil ve formulaci dvou protichůdných zásad:

---

<sup>56</sup> Srov. Eliáš, K. a kol., *Občanský zákoník Velký akademický komentář*, Praha 2008, s. 517

„ *Qui iure suo utitur, neminem ledere!* (Nikomů neřkodí, kdo uřívá svého práva)“

X

„*Iuris praecepta sunt haec: honest vivere, suum cuique tribuere, neminem ledere!*

(Přikazy práva jsou: počestně řít, přiznávat každému což jeho jest a nikomu neřkodit!“<sup>57</sup>

V českém právním řádu je tato zásada zanesena v článku 11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod:

„*Vlastnictví zavazuje. Nesmí být zneuřito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. Jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a řivotní prostředí nad míru stanovenou zákonem.*“

V občanském zákoníku lze tuto zásadu vytuřit v ustanovení § 3 odst. 1:

„*Výkon práv a povinností vyplývajících z občanskoprávních vztahů nesmí bez právního důvodu zasahovat do práv a oprávněných zájmů jiných a nesmí být v rozporu s dobrými mravy.*“

Protože každý z nás je součástí společenského souřítí lidí, kde se všichni jedinci snaží uspokojit své vlastní zájmy, docházelo by při realizaci vlastnických práv často ke kolizím těchto zájmů. Je proto logické, že právo musí také zabezpečit určitou míru možnosti chování a také míru vynutitelnosti určitého chování. V praxi např. velmi často dochází ke kolizím zájmů subjektů práva v sousedských vztazích, proto možnosti a míru chování vlastníků sousedících nemovitostí taxativně vymezuje ustanovení § 127 občanského zákoníku. Výkon práva a povinností současně nesmí být v rozporu s dobrými mravy. Za dobré mravy jsou pokládány historicky vyvinuté tendence chování rozhodující části společnosti, které mají povahu základních norem. Pokud tedy bude někdo vykonávat svá práva a povinnosti v rozporu s dobrými mravy, bude jeho chování označeno jako protiprávní a soud mu neposkytne ochranu.<sup>58</sup> Právě lidské chování je přímým předmětem občanskoprávních vztahů (něco dát, konat, strpět a něčeho se

<sup>57</sup> Kejdová, M., Vaňková, Z., Základy občanského práva, Brno 2006, s. 11

<sup>58</sup> Srov. Eliáš, K. a kol., *Občanský zákoník Velký akademický komentář*, Praha 2008, s. 54 - 57

zdržet).<sup>59</sup> Lidské chování se proto snažíme regulovat nejrůznějšími právními předpisy, které tvoří ony „meze zákona“ a ty by neměly být překročeny. Jaké konkrétní právní předpisy omezují vlastnictví motorového vozidla?

Především si musíme uvědomit, že vozidlo není věc, kterou si můžeme dát do skříně nebo uložit na půdu či do sklepa, když se rozhodneme jej nepoužívat. Vozidlo je věc takových rozměrů, že jen málokdo má možnost si ho uskladnit (zaparkovat) na svém pozemku nebo dokonce ve vlastní garáži. Většinou se vozidla parkují v blízkosti obydlí, na místní pozemní komunikaci, která je vlastnictvím obce. To znamená, že musíme respektovat požadavky vlastníka komunikace a parkovat pouze takovým způsobem a na místech k tomu určených, což blíže specifikuje např. **obecně závazná vyhláška obce a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.**

Je jistě pozitivní, že můžeme vozidlo používat, ale k tomu potřebujeme silnice. Silnice jsou majetkem obce nebo státu. Narážíme proto opět na zákon č. 13/1997 Sb., který stanoví, jakým způsobem mohou být silnice motorovými vozidly využívány a co je na nich dovoleno a co zakázáno. Pro provoz vozidla na silnicích potřebujeme registrační značku (RZ). RZ nám přidělí na příslušném registračním místě obce s rozšířenou působností dle našeho trvalého pobytu nebo sídla firmy. Registrační úřady, v přenesené státní působnosti, rozhodují na základě zákona č. 500/2004 Sb., **správní řád, ve znění pozdějších předpisů**, s kterým úzce souvisí placení správních poplatků dle **zákona č. 634/004 Sb., o správních poplatcích**. Konkrétní podmínky přidělení RZ pak stanoví **zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.**

Vlastníci vozidel dále musí plnit podmínky **zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů**, který ukládá povinnost vlastníkovu vozidla při provozování a používání pozemních komunikací, s výjimkou určité skupiny vozidel a užívání účelové komunikace, vozidlo pojistit v souladu s tímto zákonem. A to i v případě pouhého ponechání (zaparkování) vozidla na pozemní komunikaci.

---

<sup>59</sup> Srov. Kejdová, M., Vaňková, Z., Základy občanského práva, Brno 2006, s. 19



Při nakládání s majetkem je mj. vlastník věci oprávněn nechat věc ležet ladem či ji nechat zkazit (v případě vozidla by to znamenalo nechat ho rozpadnout korozí). Listina základní práv a svobod však jasně hovoří o tom, že při výkonu vlastnických práv nesmí být poškozeno lidské zdraví, příroda a životní prostředí a tomu se při odstavení motorového vozidla nevyhneme. Při odstavení vozidla dojde k jeho postupnému rozkladu, přičemž nejdříve vytečou nebezpečné látky a tím vznikne ekologická havárie. Proto je nakládání s vozidlem, které již nemáme v úmyslu provozovat (autovrak), upraveno **zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů**. Zákon zde uvádí povinnost vlastníka předat autovrak pouze osobám, které jsou provozovateli zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání nebo odstraňování autovraků.

Česká republika si je vědoma problému, který stará vozidla představují. Tato vozidla jsou velkou zátěží pro životní prostředí, neboť nesplňují příslušné emisní limity. Čeští zákonodárci proto přišli s novelou zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů **zákonem č. 383/2008 Sb.** Tento zákon přichází s tzv. poplatky na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků. V praxi to znamená, že u vozidla vyrobeného před rokem 1999 (rozhodující je úroveň normy EURO<sup>60</sup>), bude zapsání nového vlastníka do registru vozidel dražší o poplatek v rozmezí 3 000 – 10 000 Kč. Tímto dává společnost najevo a zároveň tlačí na své členy, aby tato vozidla nevlastnili.

Když to shrneme, je vlastnictví motorového vozidla omezeno řadou právních předpisů. Řada povinností vlastníka je navíc spojena s finančními výdaji. Je proto na každém jednotlivci, aby zvážil pozitiva a negativa (*pro* a *proti*) při pořízení si každého vozidla. Přičemž plnění vlastnických povinností u starých vozidel je finančně náročnější a je tedy méně výhodné, výjimkou je jen pořizovací cena starého vozidla.

---

<sup>60</sup> Norma EURO – uvádí limity výfukových zplodin motorových vozidel, jde především o množství obsaženého oxidu dusíku, nespálených uhlovodíků, oxidu uhelnatého a pevných částic. Kamioňáci .cz, 2009, *Emisní norma EURO 5*. Dostupné na <http://kamionaci.cz/legislativa-v-doprave/emisni-norma-euro-5> 11. 3. 2010

### 3.3. Důsledky a příčiny neplnění vlastnických povinností

Motorová vozidla bezesporu značným způsobem ovlivňují kvalitu našeho životního prostředí. Praha v tomto směru patří mezi nejvíce postižená místa naší republiky. Centrum Prahy, její místa s hustým osídlením a okolí hlavních silničních tahů, stále vykazují nepříznivé stavy ovzduší. Každé motorové vozidlo při svém provozu produkuje řadu škodlivých látek, kterými jsou oxid dusíku, nespálený uhlovodík, oxid uhelnatý a pevné prachové částice. Přestože v 90. letech 20. století došlo k výraznému zlepšení, tedy snížení množství těchto škodlivých látek v ovzduší, současná doba vykazuje spíše stagnaci. Je pravdou, že znečištění oxidem siřičitým v posledních deseti letech kleslo natolik, že již nepřekračuje limitní hodnoty. Avšak znečištění oxidem dusíku tyto limity naopak překračuje. Problémem stále zůstává i množství pevných prachových částic v ovzduší. Všechny hodnoty škodlivých látek v ovzduší pak výrazně stoupají v letních měsících, kdy stoupá i intenzita dopravy, což v důsledku způsobuje vzrůstající koncentraci přízemního ozónu. Životní prostředí je zatíženo i hlukem, kterého jsou motorová vozidla původcem.<sup>61</sup>

Jaká motorová vozidla se nejvíce podílí na současném neuspokojivém stavu životního prostředí? Jsou to především ta vozidla, která nesplňují žádnou z norem EURO I - III. Jaký stupeň EURO vozidlo splňuje, je uvedeno v jeho technickém průkazu vozidla pod čísly směrnic (př.: EURO I je obsaženo v těchto směrnicích - EHS/ES: 91/441, 93/59, 94/12 nebo EHK: 83 R01 B, 83 R02 B, 83 R03 B)<sup>62</sup>. Vozidla, která neplní žádnou z norem EURO, jsou samozřejmě největší zátěží pro naše životní prostředí a není tedy žádoucí, aby byla u nás ve velké míře provozována. Nejšetrnější k životnímu prostředí jsou pak vozidla s EURO III.

Co to v praxi znamená pro vlastníky vozidel? Každý, kdo koupí vozidlo, musí do 10 pracovních dnů nechat tuto změnu zapsat na příslušném úřadu do technického průkazu vozidla. Zápis této změny je od 1. 1. 2009, dle ust. § 37e zákona č. 383/2008 Sb., spojen s jednorázovým zaplacením poplatku na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků (znám pod názvem „ekologická daň“). Tento

<sup>61</sup> ČSÚ Hl. m. Praha, 2009, *Charakteristika hlavního města Prahy*. Dostupné na <http://www.czso.cz/xa/edicniplan.nsf/tab/7F004DFD97> 21. 2. 2010

<sup>62</sup> MP3hits, 2008, *Jak zjistit do jaké skupiny spadá vaše auto na ekol.daň..* Dostupné na <http://www.mp3hits.cz/jak-zjistit-do-jake-skupiny-spada-vase-auto-na-ekol-dan-t39677.html> 19. 11. 2009

poplatek je členěn následujícím způsobem: u vozidla splňující normu EURO III se poplatek neplatí; při EURO II se platí poplatek 3 000 Kč; při EURO I se platí poplatek 5 000 Kč; pokud vozidlo neplní ani EURO I (označováno také jako EURO 0) je poplatek 10 000 Kč.<sup>63</sup>

Dnes nově vyrobená vozidla, určená pro tuzemský trh, splňují EURO III a zápis vlastníka do registru vozidel není zatížen „ekologickou daní“. Na tato vozidla však finančně dosáhne jen velmi malá skupina majetných obyvatel. Oproti tomu na vozidla staršího roku výroby (pod rok 1999) již finančně dosáhnou téměř všichni obyvatelé. Tato starší vozidla jsou však zatížena „ekologickou daní“. Mezi levná starší vozidla patří v hojné míře vozidla české výroby typu Škoda. Jsou to Škoda 105, 120 a 130, která však neplní žádný ze stupňů EURO, při zápisu do registru vozidel tedy vlastník zaplatí „ekologickou daň“ v hodnotě nejvyšší. Je zřejmé, že „ekologická daň“ při zapsání nového vlastníka několikanásobně překročí samotnou hodnotu vozidla. Vozidla typu Škoda Favorit, Forman, Favorit-Pickup plní pouze EURO I, „ekologická daň“ činí 5 000 Kč. Tento poplatek se prakticky rovná polovině či celé pořizovací ceně vozidla. Vozidla typu Škoda Felicia, Fabia a Octavia (ve své 1. generaci) byly vyráběny s EURO II, „ekologická daň“ činí 3 000 Kč. V praxi je při prodeji těchto vozidel s poplatkem počítáno a cena vozidla je o hodnotu poplatku snížena.

Společnost, v jejímž čele jsou lidé majetní, tlačí těmito opatřeními na to, aby si lidé stará vozidla nepoživovali. Většina společnosti však s ohledem na své finanční možnosti na jiná vozidla finančně nedosáhne. Vliv na to může mít nezaměstnanost, ale také nepoměr mezi výší platu v České republice k pořizovací ceně nového vozidla. Průměrný plat v České republice v říjnu 2009 dosáhl na trhu práce hodnoty 20 044 Kč.<sup>64</sup> Cena nového vozidla Škoda Octavia začíná na ceně 350 000 Kč.<sup>65</sup> Je samozřejmostí, že většina lidí musí především jíst a bydlet, a teprve potom si pořizovat nová vozidla. Mít vozidlo je však pro mnohé nezbytností. Vozidlo může být jejich zdrojem obživy nebo prostředek, jak se dostat do práce, do školy nebo k lékaři. Na mnohých místech naší republiky se totiž pravidelné dopravní spoje bohužel redukuje nebo zcela ruší. Lidé

<sup>63</sup> Soukup, P., 2008, *Ekologická daň aneb registrace vozidla v roce 2009*. Dostupné na <http://www.hybrid.cz/clanky/ekologicka-dan-aneb-registrace-vozidla-v-roce-2009> 19. 11. 2009

<sup>64</sup> Agentka.cz, 2009, *Statistika trhu práce, říjen 2009*. Dostupné na <http://www.lupa.cz/tiskove-zpravy/statistika-trhu-prace-rijen-2009/> 19. 11. 2009

<sup>65</sup> Škoda auto a. s., 2010, *Škoda Octavia – ceník*. Dostupné na <http://www.skoda-auto.cz/cze/model/newoctavia/pricelist/Pages/newpricelist-newoctavia.aspx> 21. 2. 2010

si proto pořizují stará vozidla, jako jediný způsob, jak svou situaci vyřešit. „Ekologická daň“ se pak pro tuto četnou skupinu obyvatel stává nepřekonatelným problémem, a tak jednoduše změnu vlastníka do registru vozidel nenahlásí. Důsledkem toho je, že registr vozidel neeviduje aktuální vlastníky, především starých vozidel. Praxe ukazuje, že právě tato vozidla jsou nejčastěji řešena různými státními i samosprávnými orgány z důvodů dopravních nehod, přestupků, odstavení vozidla apod. Je-li však vyzvána k odpovědnosti osoba uvedená v registru vozidel, často se zjistí, že již došlo k převodu vlastnictví na jinou osobu, což je v lepších případech doloženo kupní smlouvou. Není výjimkou, že se při hledání vlastníka narazí na celý řetězec kupních smluv, na jehož konci je osoba jménem „Pepík“, o které nikdo blíže nic neví, protože mu bylo vozidlo dáno za odvoz.

Když se vlastník starého vozidla rozhodne jej již neprovozovat, musí vozidlo předat do zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání nebo odstraňování autovraků, což upravuje ust. § 37 odst. 1 zákona č. 185/2001 Sb. Tato zařízení, dle ust. § 37b stejného zákona, by měla autovraky přebírat od vlastníků bezplatně a bezplatně také vystavit potvrzení o jeho převzetí. Praxe však funguje jinak, zařízení si účtují tzv. manipulační poplatky či smluvní poplatky. Jsou ale i zařízení, která v případě, že vozidlo vlastník na své náklady přiveze v úplném stavu, převezmou vozidlo zdarma, není jich však mnoho. Právě onen manipulační či smluvní poplatek je někdy důvodem, že vozidlo je vlastníkem ponecháno na místě posledního zaparkování či je odvezeno dál od obydlí vlastníka a jsou z něho sejmuty RZ pro znesnadnění identifikace.

Důsledkem tohoto chování jsou ulice plné odstavených starých vozidel, mnohdy již nepojízdných, často také těžko identifikovatelných. Prahu od těchto vozidel do roku 2002 „čistila“ Technická správa komunikací hl. m. Prahy, dnes tuto činnost zajišťuje Správa služeb hl. m. Prahy (dále jen SSHMP). Důvodem odtahu těchto i jiných vozidel jsou havárie plynu či vody, zablokování místa pro invalidu, pokud vozidlo činí překážku provozu, ale nejčastěji jsou tato vozidla odtahována při komplexní údržbě komunikací (KUK). KUK v Praze probíhá každoročně v období od dubna do října.

#### Tabulka č. 4:

Uvádí počty vozidel odtažených SSHMP v hl. m. Praze v letech 2003 - 2008

- hodnoty počtů odtažených vozidel v Praze mají stoupající tendenci, odráží se v nich rozšiřující se regulační opatření Prahy, např. zřizování parkovacích zón

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Počet odtažených vozidel <sup>66</sup>	<b>8 243</b>	<b>18 509</b>	<b>20 723</b>	<b>37 589</b>	<b>50 188</b>	<b>71 218</b>

Většina takto odtažených vozidel je jejich vlastníky vyzvednuta do 14 dnů, opozdivší se vlastníci jsou dle registru vozidel vyzváni písemnou výzvou k jejich vyzvednutí. Přesto měsíčně 200 – 300 vozidel zůstává na odtahových parkovištích bez jakékoliv reakce vlastníka.

Některá vozidla již na ulici vykazují znaky autovraku<sup>67</sup>. Tato vozidla jsou dle ust. § 19 odst. 4 zákona 13/1997 Sb. (po oblepení výzvou a zveřejnění na úřední desce) vlastníkem dálnice, silnice či místní komunikace zlikvidována.

**Tabulka č. 5:** Uvádí počty zaevidovaných autovraků SSHMP v letech 2006 – 2008. Tyto údaje byly poskytnuty pracovníky SSHMP pro potřeby této práce.

- Oznámeno – uvádí počty oznámení o výskytu autovraku, SSHMP přijme informaci buď z vnějšku (Policie ČR, občané, Magistrát hl. m. Prahy, Městská policie atd.) nebo od svých pracovníků
- Oblepeno – na každé dohledané oznámené vozidlo je nalepena výzva, která vyzývá vlastníka k odstranění vozidla ve lhůtě dvou měsíců
- Odtazeno – počet vozidel, která nebyla vlastníky odstraněna ve stanovené lhůtě a byla proto odtažena SSHMP

<sup>66</sup> Zpracováno autorem Hájková, A., 2009, počty odtažených vozidel a postup Správy služeb hl. m. Prahy (SSHMP) byly získány při osobním jednání s pracovníky SSHMP. Konkrétní údaje o vozidlech jsou získané ze systému CEP (Centrální evidence policie), ve kterém je možné lustrvat i na internetových stránkách Městské policie ([www.mppraha.cz](http://www.mppraha.cz)), kde je možné dle RZ zjistit zda došlo k odtahu konkrétního vozidla.

<sup>67</sup> Ust. § 3 písm. a) zákona 185/2001 definuje autovrak jako je každé úplné nebo neúplné motorové vozidlo, které bylo určeno k provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí a stalo se odpadem. Ust. § 19 odst. 2 písm. g) pak zakazuje odstavovat silniční motorové vozidlo, které je trvale technicky nezpůsobilé k provozu a není opatřeno státní poznávací značkou, nebo které je zjevně trvale technicky nezpůsobilé k provozu. Zpracováno autorem Hájková, A., 2009.

- Zlikvidováno – počet vozidel, která vlastníci neodstranili nebo si je nevyzvedli a byla proto fakticky zlikvidována v zařízeních pro ekologickou likvidaci.
- Údajů zlikvidovaných vozidel SSHMP vykazují stoupající a pak mírně klesající tendenci. Vlastníci zlikvidovaných vozidel totiž vynaloží nemalé finanční náklady, aby pokryli náhrady za provedení odtah k likvidaci. Tato skutečnost se stala již obecně známou, a proto by mohla čísla zlikvidovaných vozidel začít klesat.

Rok	Oznámeno	Oblepeno	Odtazeno	zlikvidováno
2006	5 852	3 860	584	<b>358</b>
2007	5 753	4 057	1 143	<b>889</b>
2008	5 518	4 259	1 156	<b>827</b>

V současné době SSHMP zajišťuje na území Prahy provoz osmi odtahových<sup>68</sup> a jednoho odstavného<sup>69</sup> parkoviště **obr. č. 5** přílohy. Celková kapacita je 2 165 míst, přičemž Praha se stále snaží tuto kapacitu rozšiřovat, neboť počty odtahovaných vozidel stále stoupají.

Důsledkem vlastnictví velkého počtu starých vozidel je snížená kvalita životního prostředí, která se projevuje sníženou kvalitou ovzduší a vysokým hlukem. Velký počet odstavených starých vozidel způsobuje zaplnění ulic, kde se tak zhoršuje možnost zaparkování a tím i plynulost dopravy. Města musí hledat místa, kam tato vozidla uskladnit. Neplnění vlastnických povinností je méně četné u lidí majetných, kteří povinnosti neplní spíše z důvodu nedostatku času na jejich vyřízení. Naopak střední a nižší vrstvy obyvatel zcela otevřeně přiznávají, že při plnění povinností stále častěji narážejí na finančně neúnosné poplatky. Vysoké poplatky jsou spojeny s provozováním starých vozidel, která jediná jsou širokým vrstvám obyvatel dostupná, neboť na pořízení nového vozidla jednoduše nedosáhnou. Jsou to tedy především ekonomické důvody, které jsou příčinou neplnění vlastnických povinností.

<sup>68</sup> Na odtahová parkoviště jsou navážena vozidla rovnou z ulice a vlastníci si je zde mohou za poplatek vyzvednout. Zpracováno autorem Hájková A., 2009, informace poskytli pracovníci SSHMP

<sup>69</sup> Na odstavné parkoviště jsou převážena vozidla z parkovišť odtahových, která si jejich vlastníci do 3 měsíců nevyzvedli. Jsou zde umístěna i vozidla nalezená a opuštěná, která čekají na uplynutí marné lhůty 6 měsíců, kdy případnou do majetku obce. Zpracováno autorem Hájková, A., 2009, informace poskytli pracovníci SSHMP a MHMP

## 4. Výchova společnosti, jako vhodný prostředek řešení problému

### 4.1. Možnosti a metody výchovy společnosti

V předchozích kapitolách bylo zmíněno, že hl. m. Praha cíleně a systematicky pracuje na vytlačení vozidel na okraj či za hranici města. Snaží se tak omezit jejich počet, především v ulicích historického centra. V této situaci je proto nezbytné, aby se omezilo nebo zcela odstranilo nežádoucí jednání vlastníků vozidel. Konkrétním nežádoucím jednáním je koupě starého vozidla, prodlužování jeho provozu, jeho odkládání ve chvíli, kdy již „dosloužilo“ či zbytečný vjezd vozidlem do města tam, kde je možné použít vhodnější dopravní prostředek. Naopak je nutné podporovat upevnění takového jednání, kterým je pořizování si kvalitních a bezpečných vozidel, využívání jiných komunikačních cest či ekologičtějších dopravních prostředků. Potlačování a naopak upevňování určitého jednání je základním cílem každé výchovy. Výchovy, tedy záměrného a cíleného působení na jedince. Níže uvedené subkapitoly uvádějí nejčastější a nejúčinnější možnosti, jak výchovně působit na jedince ve společnosti, při řešení negativních dopadů neplnění vlastnických povinností nejen ke starým vozidlům.

Při řešení současného problému, kterým je velký počet motorových vozidel, budeme hovořit spíše o výchově nepřímé. O přímém výchovném působení především na děti a mládež bude zmínka později. Chování jedinců ve společnosti je často ovlivňováno jinými činiteli než konkrétní osobou vychovatele. Mezi tyto činitele patří např. právní předpisy, potřeby životního prostředí, veřejné mínění, životní situace, sociální role či média. Vhodných výchovných metod k dosažení žádoucího jednání je celá řada. Pro upřesnění uvedu některé z nich. Při **metodě vysvětlování** je působeno na rozumovou, kognitivní složku osobnosti. Jedinec se seznámí se základními pojmy, kategoriemi, zákonitostmi a vztahy.<sup>70</sup> Konkrétně u popisovaného problému, jsou jimi např. interpretace právních předpisů pro řidiče či vlastníky motorových vozidel. Jako další vhodná metoda se jeví **metoda přesvědčování**, kdy je působeno především na emotivní stránku osobnosti, jehož výsledkem by mělo být citové stržení jedince

---

<sup>70</sup> Srov. Kraus, B., *Teorie výchovy*. Brno 2006, s. 20

pro určité jednání.<sup>71</sup> Jistě budete souhlasit, že např. reklamní šoty režiséra Filipa Renče, které apelují na bezpečnost jízdy, nenechávají člověka chladným. Velmi účinnou a často používanou je pak **metoda odměny a trestu**, o které se blíže zmíním v následující subkapitole. Nakonec bych uvedla **metodu příkladu**, kdy autorita je svým správným a vhodným jednáním příkladem vychovávanému.<sup>72</sup> Tuto metodu osobně považuji za velmi účinnou, v našem státě však těžko použitelnou. Neboť právě ony autority v dodržování žádoucího a vhodného jednání, kterým může být např. dodržování právních předpisů jako „Pravidla silničního provozu“, často opakovaně selhávají. Proto se bohužel běžně v médiích setkáváme např. s názorem typu: Když se takto chovají naše politické špičky, proč bychom se my měli chovat jinak. Tuto realitu nám praxe stále potvrzuje. Konkrétně „bodový systém“ se zdál po jeho zavedení jako účinný. Časem nám naši přední představitelé společnosti ukázali, že právní předpisy platí jen pro obyčejné lidi. Dokonce nám ukázali cestu, jak právní předpis jednoduše „vyřadit z provozu“, stačí vyslovit dvě kouzelná slova: „osoba blízká“.

Ovšem k nejúčinnějšímu způsobu řešení problému patří předcházení jeho vzniku, hovoříme o **prevenci**. Primární prevence představuje veškeré aktivity prováděné ve snaze předejít vzniku samotného problému. Zde je úloha konkrétního vychovatele a jeho přímého působení na vychovávaného neopomenutelná. Primární prevence spočívá v ovlivňování výchovy, vzdělání, působení na volnočasové aktivity, poradenství či formování hodnot dětí a mládeže. Sekundární prevence je zaměřená na ty skupiny společnosti, kde problém nejčastěji vzniká. Příkladem těchto skupin v popisovaném problému je např. skupina osob s řidičským oprávněním, skupina vlastníků vozidel starších 15ti let apod. Tato prevence může mít podobu výuky, školení, informačních letáků či poradenských služeb. Terciální prevence pak působí na jedince, kteří již porušili správné jednání. Důsledkem tohoto porušení může být určitá škoda. Jejím úkolem je eliminovat vzniklé následky, dbát na jejich odstranění a především předejít dalšímu opakování.<sup>73</sup> Příkladem může být agenda nalezených a opuštěných vozidel hl. m. Prahy, která přebírá od nálezců nalezená (často úmyslně odložená) vozidla. S vlastníkem nalezeného vozidla, pokud se přihlásí, vede jednání o možnostech a podmínkách jeho vrácení. Zároveň vlastníka informuje a nasměruje k správnému,

---

<sup>71</sup> Srov. Kraus, B., *Teorie výchovy*. Brno 2006, s. 20

<sup>72</sup> Srov. Kraus, B., *tamtéž*, s. 20

<sup>73</sup> Srov. Kraus, B., Sýkora, P., *Sociální pedagogika I*. Brno 2009, s. 57



zákonnému způsobu dalšího naložení s vozidlem. Nejčastěji však sama obec přistoupí a zajistí ekologickou likvidaci nalezených a opuštěných vozidel a autovraků.<sup>74</sup>

#### **4.2. Proč by se měl vlastník vozidla chovat správně?**

Z předchozího textu vyplynulo, že ekonomické důvody jsou hlavní příčinou porušování vlastnických povinností. Povinnosti, žádoucí jednání, je totiž často spojeno se zaplacením nějakého poplatku. Právě poplatky např. při zaevidování vozidla, převodu na nového majitele, za ekologickou likvidaci, za technickou prohlídku, placení povinného ručení aj. jsou tím, čemu se lidé snaží vyhnout. Naše právní předpisy často s touto snahou, vyhnout se placení jakéhokoliv poplatku, počítají. Řada z nich proto obsahuje sankce. Sankce je nejčastěji finanční postih – pokuta. Aby měla hrozba pokuty správný výchovný účinek, musí dosahovat takové výše, aby se, lidově řečeno, nevyplatilo riskovat její zaplacením. Ekonomicky výhodnější tedy musí být splnění povinnosti a zaplacení příslušného poplatku, než následná sankce.

Je na uvážení každého, co je pro něj výhodnější. Logickým a rozumným závěrem by mělo být: Splnění povinnosti je výhodnější než případná sankce. Přesto je mnoho těch, kteří situaci vyhodnotí opačně.

Na Magistrátu hl. m. Prahy je hned několik pracovišť, která aplikují tuto podobu metody trestu. Některá jsem proto osobně navštívila, abych zjistila, nakolik je tato metoda účinná. Níže uvedené informace a poznatky jsem získala na dvou pracovištích (I. a II.) odboru dopravně správních agend, oddělení organizační a spisové agendy, metodou volného rozhovoru s pracovníky.

##### **I.**

Všeobecně známou je skutečnost, že řidič má povinnost při provozu vozidla mít u sebe tzv. zelenou kartu k vozidlu nebo doklad o hraničním pojištění. Toto právní vědomí občanů mi potvrdili pracovníci, kteří řeší přestupky a správní delikty právnických osob dle ust. § 16 a ust. § 16a zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu

---

<sup>74</sup> Zpracováno autorem: Hájková, A., Magistrát hl. m. Prahy, z činnosti agendy nalezených a opuštěných vozidel a autovraků, Praha, 2010

způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „zákon“) <sup>75</sup>. V praxi se neseťkali s případem, že by tuto skutečnost někdo popíral. Zelenou kartu je dle ust. § 17 odst. 1 zákona řidič povinen předložit na požádání příslušníka Policie České republiky. Dle ust. § 1 odst. 2 zákona je zelená karta dokladem o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, které je podmínkou provozu vozidla na dálnici, silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné veřejné komunikaci. Pracovníci Magistrátu hl. m. Prahy konkrétně postihují provozování motorového vozidla bez tohoto pojištění nebo dále neodevzdání státní poznávací značky a osvědčení o registraci vozidla ve lhůtě 14 dní na příslušný úřad ve chvíli, kdy pojištění zaniklo. Podněty o neplnění těchto povinností dává Česká kancelář pojistitelů. Vlastníci motorových vozidel jsou následně vyzváni k ústnímu jednání.

Po shrnutí všech získaných informací lze závěrem uvést pět základních situací, které se při ústním jednání s vlastníky motorových vozidel, kteří porušili podmínky stanovené zákonem, opakují.

1. Vlastníci doloží, že pojistka je řádně placena. Přinesou tedy dodatečně zelenou kartu, kterou při jízdě neměli u sebe.
2. Předvolaná osoba, která je vedena v registru vozidel jako poslední vlastník vozidla, doloží, že již není vlastníkem vozidla, např. kupní smlouvou. Nebo doloží, že vozidlem nedisponuje, neboť mu bylo odcizeno.
3. Vlastníci skutečně pojistku neplatili. Ještě před ústním jednáním zjednají nápravu a pojistku zaplatí. Na úřadu pak předloží nově zaplacenou pojistku, což nic nemění na tom, že musí být projednán přestupek, který se stal. Rozhodovat se bude o výši pokuty za období, kdy placena nebyla.
4. Vlastníci přijdou projednat pokutu za neplacení pojistky. Po projednání pracovníkům sdělí, že i nadále nehodlají pojistku platit. Lze tedy očekávat recidivu. Prakticky bez výjimek se ve všech těchto případech jedná o právnické osoby, nejčastěji autobazary.

---

<sup>75</sup> Dostupné na ASPI (Automatizovaný systém právních informací) verze LA 341 hl. m. Praha, verze 12 pro WINDOWS, Copyright Wolter Kluwer ČR a. s., 2009, ze dne 27. 1. 2010

5. Výjimečně přicházejí k ústnímu jednání i vlastníci vozidel, která již fyzicky zanikla. Tito vlastníci z nějakého důvodu tuto změnu nenahlásili příslušnému úřadu. Vozidlo je stále považováno za provozované. Dojde k projednání přestupku. Aby se tato situace neopakovala, je nutné, aby vlastník zajistil trvalé vyřazené vozidla z registru vozidla.

Pokuty, za přestupky dle ust. § 16 odst. 1 písm. b) mohou dosáhnout výši 20 000,- Kč. V praxi se výše uložené pokuty pohybuje okolo 5 000,- Kč

## II.

Jiní pracovníci stejného oddělení projednávají přestupky a správní delikty právnických a podnikajících fyzických osob dle ust. § 83 a ust. § 83a zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „zákon“).<sup>76</sup> V praxi jde o porušení povinnosti vlastníka vozidla, které hodlá provozovat na území České republiky, přihlásit vozidlo do příslušného registru vozidel. Jde o přestupek dle ust. § 83 odst. 1 písm. a) zákona. Častý je přestupek dle ust. § 83 odst. 1 písm. b), kterého se dopustí ten, kdo neumístí na vozidlo tabulku s registrační značkou nebo přestupek dle ust. § 83 odst. 1 písm. d), kterého se dopustí ten, kdo provozuje vozidlo technicky nezpůsobilé. Jedná se tu především o závady na vozidle, které jsou taxativně vymezeny v ust. § 36 vyhlášky č. 388/2008 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.<sup>77</sup> Podněty přicházejí především od Policie ČR a Městské policie a týkají se např. propadlé technické prohlídky, prasklého čelního skla, sjetých pneumatik či úniku nebezpečných kapalin.

V okamžiku projednávání těchto přestupků a správních deliktů, při ústním jednání s vlastníky motorového vozidla, je již většinou závada na vozidle odstraněna, což vlastníci doloží např. novým a platným protokolem o technické prohlídce či dokladem

---

<sup>76</sup> Dostupné na ASPI (Automatizovaný systém právních informací) verze LA 341 hl. m. Praha, verze 12 pro WINDOWS, Copyright Wolter Kluwer ČR a. s., 2009, ze dne 27. 1. 2010

<sup>77</sup> ASPI, tamtéž

ze servisu. Rozhoduje se pak o výši sankce, kde se přihlédne i ke skutečnosti, že závada již byla odstraněna.

Při vyhodnocení výše uvedených informací, zda je tato podoba trestu (pokuta) účinným či neúčinným prostředkem, lze učinit závěr, že má rozhodně svůj opodstatněný význam. Význam spočívá v ponaučení, které vede k napravení nepříznivého stavu a dalšího neopakování nežádoucího jednání. Konkrétně bylo zjištěno, že prakticky všechny fyzické nepodnikající osoby, tedy ty, které jednájí svým jménem, buď pojistku platí, či okamžitě po zjištění přestupku zjednájí nápravu. Stejně tak tito vlastníci zajistí odstranění např. technické závady na vozidle. Nemají zájem, aby se trest opakoval, a podle toho se hodlají v budoucnosti chovat. Ovšem zcela jinak je tomu při projednávání správních deliktů právnických osob a cizinců. Tyto osoby, jakoby skryty jistou anonymitou, zpochybňují při ústních jednáních nejen samotný správní delikt, ale i sankci a samotný zákon. Jejich jednání nejeví znaky nějaké snahy o nápravu nežádoucího stavu či budoucího žádoucího chování. Tyto subjekty by nejspíš vyžadovaly odlišný způsob trestání. Je to velmi zajímavá skutečnost, která by mohla být tématem samostatné práce.

V souvislosti s metodou trestu jsem se zamyslela nad tím, zda bych na Magistrátu hl. m. Prahy našla pracoviště, které by aplikovalo nějakou metodu odměny za žádoucí a bezvadné chování, bohužel bezvýsledně.

Jistým druhem odměny, v materiálním slova smyslu, za správné jednání vlastníka při nakládání se starým vozidlem, jako je ekologická likvidace, by mohlo být tzv. šrotovné. Šrotovné je státní příspěvek na nákup nového vozu výměnou za ekologickou likvidaci staršího vozidla. Zavedení šrotovného však nebylo v České republice zavedeno. Zavedeno ale bylo u našich sousedů na Slovensku, v Rakousku a v Německu. I další země Evropy jako je Francie, Kypr, Itálie, Lucembursko, Portugalsko, Rumunsko a Španělsko<sup>78</sup> šrotovné zavedly. Hlavním účelem zavedení šrotovného však není naučit lidi se ekologicky chovat a myslet, nýbrž řešit v Evropě ekonomickou krizi. Šrotovné má především oživit výrobu v automobilovém průmyslu, tedy zvýšit poptávku po nových vozidlech, je tedy prostředkem boje proti finanční krizi.

---

<sup>78</sup> ČTK iDNES.cz, 2009, *Šrotovné na Slovensku dochází, vláda navrhuje*. Dostupné na [http://ekonomika.idnes.cz/srotovne-na-slovensku-dochazi-vlada-navrhuje-dalsi-penize-pag-/eko\\_euro.asp?c=A090325\\_124132\\_eko\\_euro\\_pin](http://ekonomika.idnes.cz/srotovne-na-slovensku-dochazi-vlada-navrhuje-dalsi-penize-pag-/eko_euro.asp?c=A090325_124132_eko_euro_pin), 31. 1. 2010

Právě z důvodů oživení trhu, jako určitou formu šrotovného, zavedly v Česku některé firmy šrotovné na vlastní pěst. Např. Fiat zavedl slevu na nové vozidlo při likvidaci starého. Podobnou taktiku, tedy slevu, která se nazývá šrotovným, nabízejí např. autobazary AAA Auto či Auto ESA.<sup>79</sup>

Šrotovné by však nemělo masový charakter. Většina lidí, kteří vlastní staré ojeté vozidlo, nemá současně k dispozici asi tak 200 000,- Kč, aby s 30ti tisícovou šrotovací premií a po slevě od prodejce dosáhla např. na novou Škodu Fabii. Zadlužení v době hospodářské krize by rozhodně nebylo tím správným krokem. Šrotovné by tedy bylo výhodné pro ty, kteří koupí nového vozidla již plánovali a navíc mají po ruce staré ojeté vozidlo.<sup>80</sup> Ani u šrotovného nelze zcela s jistotou hovořit o metodě odměny.

Zbývá tedy jiný druh odměny, kterým je náš dobrý pocit, že jsme vykonali něco málo pro lepší budoucnost. Abychom však tuto odměnu mohli pociťovat, musí tomu předcházet interiorizace (zvnitřnění) správných hodnot. Těmito hodnotami by mělo být upřednostnění zdraví, života a životního prostředí před materiálními potřebami. Naprosto zásadní úlohu, při vštěpování a v lepším případě následné interiorizaci správných hodnot, má výchova. Nejeфекtivnějším je pak zásah výchovy do procesu socializace dětí.

### **4.3. Primární prevence na základních školách**

Primární prevence, jinak řečeno všeobecné působení na osobnost za účelem předcházení vzniku určité sociální deviace, zahrnuje i komplex činitelů, kteří na jedince působí. Mezi hlavní činitele bezesporu patří rodina a škola. V závěru práce bych se proto ještě zmínila o neopomenutelné úloze školy, která má dnes velmi nesnadný úkol. Musí totiž reflektovat na informační explozi v současné společnosti, která vytváří tlak na zvýšení rozsahu vzdělání. Škola se dnes musí soustředit na to, aby žáky především naučila se v informacích orientovat a pracovat s nimi.<sup>81</sup>

<sup>79</sup> Dvořák, F., Švidrnoch, R., 2009, *Šrotovné už v Česku je*. Dostupné na [http://auto.idnes.cz/ceske-srotovne-bude-30-tisic-stat-se-moc-nepreda-fqr/-auto\\_ojetiny.asp?c=A090409\\_121025\\_auto\\_ojetiny\\_fdv](http://auto.idnes.cz/ceske-srotovne-bude-30-tisic-stat-se-moc-nepreda-fqr/-auto_ojetiny.asp?c=A090409_121025_auto_ojetiny_fdv) 31. 1. 2010

<sup>80</sup> Dvořák, F., Švidrnoch, R., 2009, *Raději do bazaru než do šrotu*. Dostupné na [http://auto.idnes.cz/ceske-srotovne-bude-30-tisic-stat-se-moc-nepreda-fqr/-auto\\_ojetiny.asp?c=A090409\\_121025\\_auto\\_ojetiny\\_fdv](http://auto.idnes.cz/ceske-srotovne-bude-30-tisic-stat-se-moc-nepreda-fqr/-auto_ojetiny.asp?c=A090409_121025_auto_ojetiny_fdv) 31. 1. 2010

<sup>81</sup> Srov. Kraus, B., Sýkora, P. *Sociální pedagogika I*, Brno 2009, s. 41

Velmi jednoduchým průzkumem jsem cestou e-mailu oslovila 67 základních škol hl. m Prahy. Zjistila jsem, že problematika odstraňování autovraků je součástí výchovně-vzdělávacího procesu.

V e-mailu jsem se představila, objasnila důvod a účel využití odpovědí na dvě otázky? Závěrem jsem poděkovala za věnovaný čas.

Konkrétní podoba otázek:

**1. Setkají se Vaši žáci a studenti při vyučování s podobnou informací?**

*„Vlastníci starých a k provozu již nezpůsobilých vozidel jsou povinni autovraky předat pouze osobám, které jsou provozovateli zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využití nebo odstranění autovraků, kde dojde k jejich ekologické likvidaci.“*

ANO

NE

**2. Pokud, ano, uveďte prosím v jakém ročníku a v jakém vyučovacím předmětu?**

*(můžete uvést kolik je problematice věnováno času)*

Některé školy uvádějí, že je tato problematika často tématem diskuze v předmětu Zásady společenských věd či Ekologie. V nižších ročnících se o tomto tématu vede diskuze např. v okamžicích, kdy se v blízkosti školy vyskytne odstavený autovrak, reagují tedy na konkrétní situaci. Většina odpovědí se shodovala v tom, že se s touto informací žáci cíleně setkávají. Konkrétně v Občanské a rodinné výchově 7. – 9. ročníku, kdy je výuka zaměřena na téma: Povinnosti – právní minimum. Dále v Přírodopisu v 9. ročníku, kde je téma: Životní prostředí a jeho problémy. Setkají se s ním i v Chemii 8. - 9. ročníku pod tématem: Likvidace a recyklace odpadů. Dá se říci, že jde o téma mezipředmětové, a proto se o něm diskutuje i v předmětu Environmentální výchova např. pod tématem: Recyklace a obnovitelné zdroje surovin.<sup>82</sup>

Výše uvedené informace, jsou jasným ukazatelem toho, že škola má nemalý význam při informování dětí o situacích, které život přináší. Školy na sebe vzaly vedle vzdělání i úkol vychovat a připravit děti na reálný život. Ve škole jsou proto dětem vštěpovány

---

<sup>82</sup> Zpracováno autorem Hájková, A., informace získány zpracováním získaných odpovědí od ředitelů základních škol cestou e-mailu, 2010

vzorci správného chování v běžných, ale i specifických situacích. Je vidět, že školy realitu nepodceňují a snaží se, aby od nich děti odcházely vybaveny, např. i vědomostmi o tom, jak správně naložit s autovrakem. Otázkou zůstává, nakolik a jak dlouho to ve vědomí dětí zůstane.

#### **4.4. Vztah sociální pedagogiky k popisovanému problému**

Shora popisovaný problém, kterým je velké množství motorových vozidel, vysoký počet provozovaných starých vozidel a odstavené autovraky, prostupuje celou společností. Dotýká se každého z nás, my jsme nejen jeho původci, ale i jeho oběti. Pozitivní jistě je, že již řadu let si jeho existenci uvědomujeme. Zcela běžně a již i pravidelně nás média informují např. o stavu hustoty dopravy, nehodovosti, stavech ovzduší či počtech vozidel v naší republice. Na ty, kteří stále odmítají tento stav akceptovat, křičí z médií číselné údaje, které jsou jasným ukazatelem zhoršujícího stavu. Dopad tohoto problému na naše zdraví a život je nutné eliminovat. Společnost musí dostat problém do únosných mezí, a pak ho dále zlepšovat. Je nezbytné zachovat podmínky pro život a tím zajistit funkční životní prostředí i pro budoucí generace.

Chování, které dříve bylo neškodné a normální, se bohužel dnes jeví jako nežádoucí. Musíme jej tedy změnit. Řešení lze nalézt ve správné výchově jedinců společnosti, zásahem do osobnosti jedince. Realizovat takovou výchovu, která povede k souladu potřeby jedince s potřebami společnosti. Ze společenských věd je to především sociální pedagogika, která může značnou měrou, cestou výchovy, tento požadovaný soulad zajistit. *Sociální pedagogika, která se zaměřuje na celou populaci ve smyslu vytváření souladu mezi potřebami jedince a společnosti, a také na utváření optimálního způsobu života v dané společnosti...oblastí zájmu sociální pedagogiky musí mimo jiné být taková intervence do procesu socializace jedince, která bude předcházet vzniku a rozvoji negativních jevů ve společnosti a nežádoucímu sociálně deviantnímu chování jedince.,*<sup>83</sup>

Při řešení problematiky, kterou je neplnění vlastnických povinností, zejména u starých vozidel, nebudeme hovořit o sociální pedagogice v tzv. úzkém pojetí. Úzké pojetí je

---

<sup>83</sup> Kraus, B., Sýkora, P., *Sociální pedagogika I*, Brno 2009, s. 56

definováno jako výchovné působí na rizikové a sociálně znevýhodněné skupiny mládeže a dospělých. V tomto popisovaném společenském problému nejde o pomoc rodinám s problémovými dětmi, ani o výchovu mládeže ohroženou drogami, či o jedince propuštěné z vazby. V této práci máme na mysli sociální pedagogiku v tzv. širokém pojetí. Široké pojetí se netýká jen určitých kategorií společnosti, ale zásadně celé populace.<sup>84</sup> Toto pojetí sociální pedagogiky zahrnuje skupinu nových opatření a institucí, které vznikají jako odpověď na nově vznikající problémy moderní společnosti. Jejím úkolem je vytvořit rovnováhu mezi potřebami jedince a nároky současné moderní společnosti. Pojem sociální, zahrnuje společnost,<sup>85</sup> která problém vytvořila, a která jej musí řešit. Pojem pedagogika, pak zahrnuje řadu pedagogických prostředků k prosazování a realizování společností vytvořených požadavků na žádoucí jednání jedince.

Opakovaně je ještě nutné zmínit významnou oblast sociální pedagogiky, která je účinným způsobem řešení problémů společnosti, a tou je prevence. Prevence, předcházení vzniku nežádoucího chování. V našem případě je konkrétním nežádoucím chováním vlastnictví, provozování a odstavování starých vozidel. Úspěšnost, případně neúspěšnost prevence, která na našich školách probíhá, však ukáže až budoucnost. Praxe potvrdila, že předpokladem úspěšné prevence je včasné, záměrné, cílené, dlouhodobé a systematické působení a nikoliv pouze nahodilé a nesrozumitelné informování pouze omezených skupin společnosti či provádění občasných „záchranných“ činností, jako např. odstranění několika málo autovraků.

Jaký je vztah popsaného problému a sociální pedagogiky a co mají společného? Sociální pedagogika je řešením shora popisovaného problému společnosti. Společný je objekt výchovy, jde o působení na celou populaci. Společné jsou i formy, metody a podmínky výchovy. Výchova je realizována v rodině, školních, mimoškolních a speciálních institucích. Účinnou se jeví především prevence, ale i metoda trestu, jistého druhu odměny, příkladu či popisování a vysvětlování. Společný je i cíl výchovy, který směřuje především k formování žádoucího jednání jedinců. Cílem výchovného

---

<sup>84</sup> Srov. Kraus, B., Sýkora, P., *Sociální pedagogika I*, Brno 2009, s. 11

<sup>85</sup> Srov. Kraus, B., Sýkora, P., *Sociální pedagogika I*, Brno 2009, s. 10



působení je změna životního stylu jedince především zásahem přímo do procesu socializace již v raném věku dítěte.

## Závěr

Doprava a dopravní prostředky jsou naší každodenní realitou. Již v historii byla doprava předmětem zájmu lidstva. Její dobrá znalost a schopnost se v ní orientovat je proto nutností. Především pak odhalení jejích nedostatků je podmínkou toho, aby nám účinně sloužila, nikoli nám škodila.

Údaje o počtech motorových vozidel v Praze ukazují, že jedním z problémů, je jejich velký počet. Především pak velký podíl starých motorových vozidel, neekologických a technicky často nezpůsobilých, je příčinou negativních důsledků, které ovlivňují naše zdraví, životy a životní prostředí. Praha proto přistoupila k realizaci několika regulačních opatření, kterými se snaží počet vozidel ve městě snížit. Tím však dosáhne pouze vytěsnění problému za hranice města. Problém je nutné řešit dlouhodobě a celoplošně. Popisovaná situace totiž není pouze záležitostí Prahy, nýbrž i jiných měst naší republiky např. Brna, Ostravy, Chebu, Vyškova, Příbrami či Kladna.<sup>86</sup>

Těmi, kdo může situaci změnit, jsou vlastníci vozidel. Správnou cestou k cíli může být ovlivnění jejich jednání např. při výběru způsobu dopravy, počtu vlastněných vozidel nebo výběru kvalitního a bezpečného vozidla. V praxi je realizována řada metod, jejichž úkolem je podpořit a upevnit žádoucí jednání vlastníků vozidel. Mají však většinou podobu trestu, neboť jde především o finanční postih. Lze konstatovat, že metoda trestu je často používána a má i pozitivní výsledky. Ovšem motivace metodou odměny, která se v procesu výchovy jeví jako velmi účinná, jakoby zcela absentovala. Jak a za co vlastníky vozidel odměňovat? To by bylo zajímavé téma k zamyšlení. Stále totiž přetrvávají ekonomické důvody jako hlavní příčina neplnění vlastnických povinností. Odstranění této příčiny se zdá neřešitelné.

Řešení možná přinese budoucnost, kde by se mohly projevit současné cílené výchovné snahy, jimiž dnes působíme na naše děti. Právě účinný zásah do jejich procesu socializace by měl nastartovat nový životní styl. Tento nový životní styl by

---

<sup>86</sup> Uvedená města o naplněnosti svých odstavných parkovišť informovala odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy. Současně žádala o součinnost při řešení vzniklé situace, neboť Praha již několik let účinně tuto situaci řeší. Zpracováno autorem: Hájková, A., Agenda nalezených a opuštěných vozidel a autovraků, Praha, 2010

upřednostňoval zdraví lidí a fungující životní prostředí před materiálními hodnotami. Abychom získali přehled o tom, zda současné výchovné působení dopadá na „úrodnou půdu“ a zda od něj můžeme očekávat pozitivní výsledky, museli bychom na toto téma vypracovat samostatnou práci, jejíž nedílnou součástí by byl průzkum nejen ve výchovných institucích.

## Resumé

Auto - motorové vozidlo je současným nejčastějším prostředkem dopravy. Je každodenní realitou našeho života. Automobilová doprava zažila především koncem minulého století svůj „boom“. Jeho výsledkem je velký počet motorových vozidel, která doslova zaplňují ulice našich měst. Problémem se stávají stará vozidla, která ohrožují naše zdraví, život a životní prostředí, neboť se např. značnou měrou podílejí na znečišťování ovzduší.

První část práce prezentuje automobil jako vítaný technický prostředek, který posunul lidstvo v oblasti dopravy o velký krok vpřed. Současně prezentuje i konkrétní negativní důsledky, které tento způsob dopravy přináší. Negativní důsledky narůstají úměrně s nárůstem počtu motorových vozidel.

Druhá část práce sleduje popisovaný jev v hl. m. Praze. Uvádí konkrétní kvantitativní údaje a přináší výčet regulačních opatření, ke kterým hl. m. Praha přistoupilo po té, co vyhodnotilo situaci v zaplněných ulicích města jako neúnosnou.

Zásadní postavení v tomto problému mají vlastníci vozidel. Problematika vlastnictví je podrobněji vysvětlena v třetí části práce. Rozebírá především negativní stránky vlastnictví, kterými jsou vlastnické povinnosti. Přináší i výčet konkrétních důsledků jejich neplnění. Praxe navíc ukázala, že vlastnické povinnosti často finančně zatěžují vlastníky natolik, že s ohledem na svou ekonomickou situaci raději zvolí jejich neplnění.

Čtvrtá část práce předkládá výčet možných způsobů řešení vzniklého problému. Hodnotí je a blíže se pozastavuje u těch, které se jeví jako nejefektivnější. Přináší příklady metody trestu a marně pátrá po aplikaci metody odměny. Věnuje se prevenci, kde primární prevenci hodnotí jako dobře nastartovaný mechanismus k dosažení cíle. Cílem je změna životního stylu ve smyslu upřednostňování hodnot zdraví, života a životního prostředí před hodnotami materiálními.

## **Anotace**

Prudký rozvoj dopravy, posílený vysokou produkcí motorových vozidel, sebou přináší řadu negativních důsledků. Mezi nejzávažnější negativní důsledky patří např. znečištění ovzduší či vysoká nehodovost. V naší republice mají značný podíl na této situaci vozidla starší 15ti let. Jejich vlastníci nejenže z ekonomických důvodů nedosáhnou na ekologičtější a bezpečnější vozidla, ale navíc neplní své vlastnické povinnosti. Povinnosti, které jsou zejména u starých vozidel záměrně zatíženy dalšími finančními výdaji. Úmyslem je donutit vlastníky taková vozidla nevlastnit. V praxi však vlastníci povinnosti různými způsoby obcházejí, čímž se problém neřeší, naopak narůstá. Řešení situace je ve výchově společnosti, zejména ve výchovném působení na děti a mládež. Při správném dlouhodobém, intenzivním a cíleném působení na jedince společnosti by v budoucnu mohlo být dosaženo požadovaného cíle. Jeho těžištěm je změna životního stylu, který by před materiálními hodnotami upřednostňoval zdraví, život a životní prostředí.

## **Annotation**

The rapid growth of traffic congestion, boosted by the high production of motor vehicles, brings about a series of negative effects. Air pollution and high accident rates are examples of the most adverse outcomes. In the Czech Republic, motor vehicles in excess of 15 years old are the predominant cause of this bad situation. The owners of these old cars cannot offer to purchase more ecological and safe vehicles. In addition, they avoid paying fees that are purposely imposed on old vehicles to force the owners to get rid or dispose of them. In practice, these owners evade their duties in different ways, but the effect is that the problem remains and indeed continues to grow. To find a solution to this situation, it is necessary to educate the community as a whole, especially children and young people. In the future, the desired objective might be achieved by intensively targeting individuals to change their priorities in order to focus more on the health and environment of others rather than their own selfish interests.

## **Klíčová slova**

automobil, doprava, motorové vozidlo, hl. m. Praha, negativní důsledky, regulace dopravy, vlastnictví, vlastník, výchova, žádoucí chování, prevence, životní styl

## **Keywords**

Motorcar, Transportation (Traffic), Motor vehicle, Prague-the Czech capital, Negative effects, Traffic regulation, Ownership, Owner, Education, Desirable behavior, Prevention, Lifestyle.

## Právní předpisy

1. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění
2. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v platném znění
3. Zákon č. 168/1999 Sb., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, v platném znění
4. Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění
5. Zákonem č. 383/2008 Sb., novela zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých předpisů, v platném znění
6. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, v platném znění
7. Zákona č. 634/004 Sb., o správních poplatcích, v platném znění
8. Vyhlášky č. 388/2008 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

## Literatura a jiné zdroje

9. ELIÁŠ, K. a kol, *Občanský zákoník Velký akademický komentář*, Praha: Linde Prah, a. s., 2008, 2 639 s. ISBN 978-80-7201-687-7

10. FILIPEC, J., DANEŠ, F., MACHAČ, J., MEJSTŘÍK, V., *Slovník spisovné češtiny pro školu a veřejnost*. 4. vyd. Praha: Academia, nakladatelství AV ČR, 2005, 647 s. ISBN 80-200-1347-4
11. HLAVIČKA, M., *Cestování v éře dostavníků*, 1. vyd. Praha: Nakladatelství Argo, 1996, 137 s. ISBN 80-7203-015-9
12. JILČÍK, T., PLŠKOVÁ, A., ZAPLETAL, L. *Sociální patologie*. vyd. Brno: Institut mezioborových studií, 2005, 51 s.
13. KEJDOVÁ, M., VAŇKOVÁ, Z. *Základy občanského práva*. vyd. Brno: Institut mezioborových studií, 2006, 87 s.
14. KRAUS, B. *Teorie výchovy*, vyd. Brno: Institut mezioborových studií, 2006, 30 s.
15. KRAUS, B., SÝKORA, P. *Sociální pedagogika I*, vyd. Brno: Institut mezioborových studií, 2009, 63 s.
16. KUBA, A., *Automobil v srdci Evropy*, 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1986, 312 s. OD-31-024-86-09-18
17. KUBA, A., *Jak přešli koně pod kapotu.*, 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988, 192 s. ODN 31-003-88-05-109
18. LINHART, J., a kol. *Správně česky*, Litvínov: Dialog, 2005, 319 s. ISBN 80-85843-55-2
19. MANTLE, J., *Automobilové války*, 1. vyd. Plzeň: Nakladatelství NAVA, 1998, 208 s. ISBN 80-7211-019-5
20. MÜHLPACHR, P., *Problémy současné společnosti*, vyd. Brno: Institut mezioborových studií, 2004, 82 s.



21. POLLARD, M., *Henry Ford a FORD*, 1. vyd. Havlíčkův Brod: Nakladatelství Fragment, 1996, 64 s.
22. ŘEHOR, A., *Metodické pokyny pro zpracování bakalářské práce*, vyd. Brno: Institut mezioborových studií, 2009, 44 s.
23. SEKOT, A., *Sociologie v kostce*, 3. vyd. Brno: Paido-edice pedagogické literatury, 2006, 258 s. ISBN 80-7315-126-X
24. Agentka.cz, 2009, *Statistika trhu práce, říjen 2009*. dostupné na <http://www.lupa.cz/tiskove-zpravy/statistika-trhu-prace-rijen-2009/> 19. 11. 2009
25. ASPI (Automatizovaný systém právních informací) verze LA 341 hl. m. Praha, verze 12 pro WINDOWS, Copyright Wolter Kluwer ČR a. s., 2009, 27. 1. 2010
26. ČSÚ Hl. m. Praha, 2009, *Charakteristika hlavního města Prahy*. Dostupné na <http://www.czso.cz/xa/edicniplan.nsf/tab/7F004DFD97> 21. 2. 2010
27. ČSÚ Hl. m. Praha, Praha, 2010, *Vybrané údaje: Hl. m. Praha – Obyvatelstvo*. Dostupné na <http://www.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/obyvatelstvo-xa> odkaz: další údaje – obyvatelstvo, 17. 3. 2010
28. ČSÚ Hl. m. Praha, Praha, 2010, *Vybrané údaje: Hl. m. Praha – Doprava*. Dostupné na <http://www.brno.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xa>; odkaz: další údaje – doprava, 17. 3. 2010
29. ČTK iDNES.cz, 2009, *Šrotovné na Slovensku dochází, vláda navrhuje*. Dostupné na [http://ekonomika.idnes.cz/srotovne-na-slovensku-dochazi-vlada-navrhuje-dalsi-penize-pag-/eko\\_euro.asp?c=A090325\\_124132\\_eko\\_euro\\_pin](http://ekonomika.idnes.cz/srotovne-na-slovensku-dochazi-vlada-navrhuje-dalsi-penize-pag-/eko_euro.asp?c=A090325_124132_eko_euro_pin) 31. 1. 2010
30. Dvořák, F., Švidrnoch, R., 2009, *Raději do bazaru než do šrotu*. Dostupné na [http://auto.idnes.cz/ceske-srotovne-bude-30-tisic-stat-se-moc-nepreda-fqr-/auto\\_ojetiny.asp?c=A090409\\_121025\\_auto\\_ojetiny\\_fdv](http://auto.idnes.cz/ceske-srotovne-bude-30-tisic-stat-se-moc-nepreda-fqr-/auto_ojetiny.asp?c=A090409_121025_auto_ojetiny_fdv) 31. 1. 2010

31. Dvořák, F., Švidrnoch, R., 2009, *Šrotovné už v Česku je*. Dostupné na [http://auto.idnes.cz/ceske-srotovne-bude-30-tisic-stat-se-moc-nepreda-fgr-/auto\\_ojetiny.asp?c=A090409\\_121025\\_auto\\_ojetiny\\_fdv](http://auto.idnes.cz/ceske-srotovne-bude-30-tisic-stat-se-moc-nepreda-fgr-/auto_ojetiny.asp?c=A090409_121025_auto_ojetiny_fdv) 31. 1. 2010
32. Enviwiki, 2008, *Udržitelná doprava ve městech*. Dostupné na [http://www.enviwiki.cz/wiki/Udr%C5%BEiteln%C3%A1\\_doprava\\_ve\\_m%C4%9Bstech](http://www.enviwiki.cz/wiki/Udr%C5%BEiteln%C3%A1_doprava_ve_m%C4%9Bstech) 20. 2. 2010
33. Firth, D., seminář v rámci týdnu mobility v Praze „*Stockholm Congestion Tax-Stockholmský mýtný systém*“, Praha: prezentaci výsledků projektu, MD ČR, 20. 9. 2007
34. Kamioňáci .cz, 2009, *Emisní norma EURO 5*. dostupné na <http://kamionaci.cz/legislativa-v-doprave/emisni-norma-euro-5> 11. 3. 2010
35. MP3hits, 2008, *Jak zjistit do jaké skupiny spadá vaše auto na ekol.daň*. Dostupné na <http://www.mp3hits.cz/jak-zjistit-do-jake-skupiny-spada-vase-auto-na-ekol-dan-t39677.html> 19. 11. 2009
36. Nadace Partnerství, 2006, *Šetrná mobilita – Car sparing*. Dostupné na <http://www.nadacepartnerstvi.cz/p-13223> 20. 2. 2010
37. Oudes, M., Praha, 2004, *Carpooling ve světě a možnosti jeho využití v ČR*. Dostupné na [http://www.fce.vutbr.cz/veda/dk2004texty/2\\_03sekce.asp](http://www.fce.vutbr.cz/veda/dk2004texty/2_03sekce.asp) 24. 3. 2010
38. Petráčková, V., Kraus, J. a kol., *Velký slovník cizích slov.*, elektronické vyd.Voznice: LEDA s. r. o., 1999, verze 1
39. Popel, R. 2008, *Hustota dopravy v Praze se stále zvyšuje*. Praha.eu portál hl. m. Prahy, dostupné na

[http://www.praha.eu/jnp/cz/extra/autoasistent/hustota\\_dopravy/index.html](http://www.praha.eu/jnp/cz/extra/autoasistent/hustota_dopravy/index.html)

21. 2. 2010

40. Soukup, P., 2008, *Ekologická daň aneb registrace vozidla v roce 2009*.

Dostupné na <http://www.hybrid.cz/clanky/ekologicka-dan-aneb-registrace-vozidla-v-roce-2009> 19. 11. 2009

41. Škoda auto a. s., 2010, *Škoda Octavia – ceník*. Dostupné na <http://www.skoda-auto.cz/cze/model/newoctavia/pricelist/Pages/newpricelist-newoctavia.aspx>

21. 2. 2010

42. Technická správa komunikací hlavního města Prahy, 1996, *Automobilová doprava – vývoj motorizace a automobilizace*. Dostupné na <http://www.tsk-praha.cz/wps/wcm/static/rocenky/rocenka96/automob.htm>

21. 2. 2010

43. Technická správa komunikací hlavního města Prahy, Praha, 2006, *Obsazenost P+R*, dostupné na <http://www.tsk-praha.cz/web/doprava/parkovistePRstav/>

17. 3. 2010

# Přílohy

obr. 1: Zdroj: Firth, D, 2007, *Stockholm Cingestion Tax*, presentace, září 2007



obr. 2: Zdroj: Firth, D, 2007, *Stockholm Cingestion Tax*, presentace, září 2007

## Three parts to the Stockholm Trial



### 1: Extra public transport

August 2005 – December 2006

### 2: New park & ride

2005 - 2006



### 3: Congestion tax

January – July 2006



obr. 3: Zdroj: IBM, 2006, *Systém městského mýta ve Stockholmu-řešení přetížení dopravy*, Ministerstvo Dopravy, 31. 10. 2006



obr. 4: Zdroj: Firth, D, 2007, *Stockholm Cingestion Tax*, presentace, září 2007

### Before and after: every 4th car disappeared



**obr. 5:** Zdroj: autor Hájková, A., *Odstavné parkoviště Dubeč*, Praha, leden 2010

