

## Právní aspekty jízdy v terénu a přírodě

URL

<https://www.quadmania.cz/forum-detail/?ft=6488&fid=31>

Autor

Lagarto

Publikováno: 21.09.2016 16:24:38

---

Zakládám toto téma jako reakci na opakující se diskuse o právních okolnostech jízdy v terénu a přírodě na některých jiných vláknech. Cílem je poskytnout základní náhled do problematiky (ne)legálnosti jízdy na čtyřkolce v terénu a přírodě a odpovědět na nejčastější dotazy a nejasnosti při rekreačním ježdění. Níže zveřejňuji několik příspěvků dělených dle oblastí. Na rozdíl od jiných vláken bych rád toto pojal velmi seriózně a věcně. Nikoliv ale přehnaně odborně a právně. Mělo by to zůstat srozumitelné většině čtenářů. Edit 11.1.2017: Příspěvky od diskutujících starší než 3 měsíce jsem skryl, aby vlákno zůstalo věcně vcelku. Postupně budu přidávat další oblasti, či odpovědi na dotazy.

Lagarto 21.09.2016 16:25:09

Příspěvek č. 1: Úvod a zákony, které bychom měli znát (právní minimum) Jízda mimo silnice je vždy právně složitá. Dochází zde ke střetu práva veřejného a práva soukromého. Z hlediska vývoje práva v tzv. západních demokraciích se lze důvodně domnívat, že bude pokračovat trend vyššího důrazu na ochranu majetku a práv jednotlivce a omezení těchto práv bude v budoucnu přísněji specifikováno. Neboli lépe již bylo a každá změna bude pravděpodobně k horšímu pro čtyřkolkáře. Važme si tedy stávající právní úpravy, která umožňuje i rekreační jízdu motorovými vozidly po veřejně přístupných účelových komunikacích a snažme se dodržovat i ostatní aspekty soužití s lidmi i přírodou (např. rušení klidu a ticha, ohleduplnost k účastníkům provozu, resp. chodcům). Čím více budeme ostatní prudit, tím hlasitěji a aktivněji budou proti nám právně postupovat. Zákony a předpisy které se týkají motorizovaných jezdců v terénu (nejde o úplný výpis, ale výběr dle autora): 13/1997 Sb. ZPK (Zákon o Pozemních komunikacích) 361/2000 Sb. ZPPK (Zákon o provozu na pozemních komunikacích) 289/1995 Sb. LZ (Lesní zákon) 17/1992 Sb. ZŽP (Zákon o životním prostředí) 114/1992 Sb. ZOPK (Zákon o ochraně přírody a krajiny) 89/2012 Sb. NOZ (Občanský zákoník, tzv. Nový Občanský zákoník) 449/2001 Sb. ZM (Zákon o myslivosti) 140/1961 Sb. TZ (Trestní zákon) 200/1990 Sb. ZP (Zákon o přestupcích, k 1.7.2017 bude nahrazen 250/2016 Sb.) + některé dílčí normy, podzákonná opatření, atd.

Lagarto 21.09.2016 16:25:34

Příspěvek č. 2: Jízda ve volném terénu a po komunikacích Jízda motorovým vozidlem je legálně možná jen po vlastních pozemcích, nebo po pozemních komunikacích, které definuje ZPK. Jízda ve volném terénu po cizích pozemcích (bez povolení majitele) mimo pozemní komunikace je tedy zakázána. Pozemní komunikace se dle ZPK dělí na: a)

dálnice, b) silnice, c) místní komunikace, d) účelová komunikace. Vjezd na pozemní komunikaci může být omezen zákonným ustanovením nebo místní úpravou. Vjezd na účelovou komunikaci navíc může být omezen i dle jiného (speciálního) zákona. Řeší to ZPK (13/1997 Sb, §7, odst.1): „Úprava nebo omezení veřejného přístupu na účelové komunikace stanovené zvláštními právními předpisy tím není dotčena.“ Zvláštní právní předpisy jsou v zákoně přímo uvedeny pod čarou jako příklad: č. 289/1995 Sb. (lesní zákon), nebo č. 114/1992 Sb. (o ochraně přírody a krajiny).

Lagarto 21.09.2016 16:26:24

Příspěvek č. 3: Definice cesty, resp. účelové komunikace S pojmy jako cesta, komunikace, silnice, apod. operují různé právní normy různé právní síly v různých souvislostech. Jakožto řidič motorového vozidla bych měl primárně respektovat ZPK a ZPPK a dále tedy budu pracovat s pojmem pozemní komunikace dle čtyř výše uvedených kategorií (dálnice-silnice-místní k.-účelová k.). V předchozím příspěvku jsme tedy definovali čtyři kategorie pozemních komunikací, kde a-c) jsou právně jasné, respektive s nimi není v praxi problém. Komunikace musely vzniknout na základě konstitutivního správního aktu (existuje někde doklad o zřízení, existují stavební plány, vše je zapsané v KN, majitel je stát, či samospráva, atd.). Naopak do kategorie d) tedy účelová komunikace pak patří všechno ostatní a v praxi tedy toto bude dělat největší problémy. Pro rekreačního „kolkaře“ jde ale o nejzajímavější kategorii, takže té se budeme dále v tomto a dalších příspěvcích věnovat. Účelová komunikace se v zásadě dělí na veřejně přístupné a veřejně nepřístupné. Z logiky věci na veřejně nepřístupných účelových komunikacích (VNÚK) jezdit rekreačně nesmíme. Veřejně přístupná účelová komunikace (dále VPÚK) je obecně definována dle tzv. čtyř definičních znaků takto: 1) musí být zřetelná (v terénu patrná) cesta určená k užití vozidly a chodci pro účel dopravy 2) spojující jednotlivé nemovitosti pro potřeby jejich vlastníků, nebo spojující tyto nemovitosti s ostatními pozemními komunikacemi, nebo sloužící k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků 3) souhlas vlastníka s užíváním cesty neomezeným okruhem osob (tj. širokou veřejností) 4) v místě a čase existuje nutná komunikační potřeba VPÚK dále musí být cestou z hlediska časového, tj. například nelze za cestu prohlásit krátkodobě vyjeté koleje v trávě, sezonní průjezd po poli k vysázené plodině, který při další orbě zanikne, apod.), cesta musí být zapsaná v evidenci místě příslušného úřadu (obec s rozšířenou působností). VPÚK naopak nemusí (ale měla by) být zapsána v KN, nemusí být samostatnou stavbou, tj. může být součástí pozemku = nezpevněná, vyježděná kolej). VPÚK není a nemůže být např. sjezd či nájezd na jinou pozemní komunikaci, technický dočasný průjezd po dobu stavby (to ale může trvat i několik let), či cesta po pozemcích jediného vlastníka, či omezeného okruhu vlastníků – uživatelů.

Lagarto 21.09.2016 16:27:11

Příspěvek č. 4: Lze jednoznačně poznat veřejně přístupnou účelovou komunikaci? Jak již vyplynulo z předchozího příspěvku, tak jednoznačně rozpoznat VPÚK v běžném životě a při jízdě motorovým vozidlem nejde. V praxi bez detailní znalosti místních poměrů nelze určit nad rámec 4 definičních znaků např. tyto důležité parametry pro jednoznačné určení povahy účelové komunikace: - zda je viditelná cesta v terénu užívána veřejností či omezeným okruhem uživatelů - zda na cestě vázne služebnost cesty (dříve věcné břemeno chůze a jízdy) a nejde tedy o VPÚK - zda je cesta průjezdná či slepá (byť v části jde o VPÚK, jiná část může být veřejně nepřístupná a cesta je tedy „právně“ slepá) - zda a kde cesta plní komunikační potřebu – neboli kdo jsou vlastníci

sousedních pozemků a zda jsou v nějakém právním či příbuzenském vztahu (=omezený okruh osob), popř. kdo na pozemcích hospodaří (zemědělský pacht dle NOZ) - zda a kdy se komunikační potřeba změnila - VPÚK zaniká se zánikem definičního znaku a ten může zaniknout tzv. „přes noc“ zápisem nového majitele sousedního pole v KN. Cesta bude v terénu vidět ještě mnoho let, ale již nebude VPÚK - zda na pozemku neprobíhá právní spor (např. znatelná stopa po zřízení či odstraněné překážce) - atd. Jistým vodítkem a podpůrným argumentem může být pohled do KN, kde cesta může být zapsána a zároveň je tam uveden i vlastník, případná ochrana pozemku, atd. Náhled do KN je dnes zdarma a online a lze si i stáhnout aplikaci do mobilu. V zásadě by měl vlastník VPÚK mít zájem zápisu do KN, jelikož mu to přináší daňovou úsporu (osvobození od daně z nemovité věci). Na druhou stranu pakliže cesta v KN není, také to něco o pozici vlastníka vypovídá.

Lagarto 21.09.2016 16:27:56

Příspěvek č. 5: Jízda v lese Lesy zaujímají třetinu rozlohy ČR a jde tedy o častou „překážku“ motoristy v terénu. Většina lesů patří České republice (spravuje LČR či AČR, cca 60% rozlohy lesů před církevními restitucemi), obecní a městské (16%), soukromé (20%) a církevní. Lesy podléhají speciálnímu zákonu (LZ) což vyjadřuje jejich společenskou důležitost a pozitivní externalitu (kladné vedlejší účinky) pro společnost a životní prostředí. Hospodářsky významné a ucelené lesní celky mají zpracovaný tzv. lesní hospodářský plán (LHP), menší jednotky se řídí osnovami (LHO) zpracovanými většinou na úrovni okresu. LHP řeší nejen vlastní hospodaření, ale i LDS (lesní dopravní síť) a související oblasti. LZ je ve vztahu k ZPK zákonem speciálním a upravuje mj. podmínky vjezdu motorových vozidel do lesa. Vyjma majitele a dalších oprávněných osob vjezd a stání motorovými vozidly zakazuje. Les je dle LZ definován v §2 a) jako „lesní porosty s jejich prostředím a pozemky určené k plnění funkcí lesa“. V §3 pak upřesňuje, co jsou ty pozemky určené k plnění funkcí lesa. Jde mj. i o lesní cesty s výjimkou příjezdních komunikací k zastavěným pozemkům. Je-li tedy někde nemovitost postavená méně než 50m od hranice lesa (ochranné pásmo lesa), popř. uvnitř lesa, je příjezdní komunikace tzv. účelová (VPÚK nebo VNÚK) a není jako taková lesem. Například v rekreačních lesoparcích, kde jsou vilky, půjde o VPÚK, jde-li o hájenku majitele lesa a slepou cestu k ní, půjde o VNÚK. Vždy jde ale o účelovou komunikaci dle ZPK, nikoliv o lesní pozemek dle LZ. Parametr ochrany pozemku PUPFL (pozemek určený k plnění funkcí lesa) se zapisuje do KN a ve chvíli pochybnosti lze tedy toto v KN konzultovat. LZ dále definuje i kategorii lesů zvláštního určení s odkazem na speciální zákon, ale to viz Příspěvek č. 6. Když toto shrnu, nelze po lesních cestách jezdit motorovými vozidly, pakliže nemáme povolení majitele. Silnice (asfaltky), či zpevněné cesty jsou stavbou a nejde tedy o les dle LZ, ale o silnici či cestu protínající les. Platí zde ale zákaz rušení klidu a ticha, zákaz rozdělávání ohně, atd. Neboli je zde ochranné pásmo lesa. Pakliže není u takovéto silnice (cesty) zákazová značka, lze po takovéto silnici jet. Po účelové komunikaci lze jet, pakliže spojuje nějakou nemovitost = stavbu, popř. jde o zpevněnou cestu – dle definice LDS o šíři nad 4 metry a splňuje-li zároveň i ostatní znaky účelové komunikace, viz příspěvky č. 3 a č. 4. V praxi tedy půjde o velmi výjimečný stav. V reálu si umím představit jen „hlavní“ a průjezdnou historickou cestu, která lesem tzv. jen projíždí na části své trasy, je široká, je stále používaná a tedy znatelná a plní komunikační potřebu, je tedy i zapsaná v KN, kde nemá ochranu PUPFL a je ve vlastnictví obce.

Lagarto 21.09.2016 16:28:52

Příspěvek č. 6: Jízda v CHKO apod.? CHKO (resp. ZOPK) je příklad speciálního zákona ve vztahu k obecnému (ZPK), resp. i jiným v daném případě obecným zákonům - např. LZ, který je ale jinak sám zákonem speciálním k ZPK. Dle 114/1992 Sb. existují v přírodě kategorie zvláště chráněných území. ty jsou: a) národní parky, b) chráněné krajinné oblasti, c) národní přírodní rezervace, d) přírodní rezervace, e) národní přírodní památky, f) přírodní památky V těchto územích zákon dále zpřísňuje ochranu a dává jistá omezení. Toto platí i pro oblasti tzv. Natura 2000. Dle §26 tohoto zákona se nesmí na celém území CHKO vjíždět a setrvávat s motorovými vozidly a obytnými přívěsy mimo silnice a místní komunikace. Vjezd na účelové komunikace je tedy zakázán a v praxi většinou ještě zdůrazněn místní úpravou – tzv. zákazovou značkou. Do kategorie území se zákazem či omezením vjezdu dle jiných předpisů lze zařadit i nejrůznější ochranná pásma (např. vodního zdroje), či vojenské újezdy a lesy. Zde jsou navíc často cesty opatřeny zákazovými značkami aby se zákaz více zdůraznil. Na problematiku lze v některých případech nahlížet i z pohledu uzavřeného areálu, či neveřejného prostoru (vojenské lesy, vojenské újezdy, ochranná pásma vodních zdrojů, atd.), viz následující příspěvek.

Lagarto 21.09.2016 16:30:08

Příspěvek č. 7: Uzavřené areály a neveřejné prostory V zásadě lze za uzavřený prostor považovat takový, který je oddělený od okolního prostředí plotem, či podobnou zábranou, popř. jeho uzavřenost hlásá viditelné a dostatečně hustě umístěné označení. Toto označení by mělo být umístěno tak, že vylučuje vstup či vjezd do areálu aniž by vjíždějící osoba označení viděla. Neboli vlastník musí zajistit, aby tabule byly umístěny od sebe v takové vzdálenosti, aby bylo reálné je při příchodu k areálu z různých stran vidět. V tomto případě lze považovat prostor za uzavřený, a pakliže obsahuje účelové komunikace, jde o komunikace veřejně nepřístupné (VNÚK). Typickým příkladem bude například areál letiště, areál místního JZD, kasárna, či areál větší fabriky. Vlastník takového areálu může stanovit dopravní a návštěvní režim. S tímto režimem musí seznámit návštěvníky, pakliže je pro ně vstup do areálu možný. O uzavřený areál jde i v případě, že vjezd je osazen závorou, která je nicméně přes den otevřená a zavírá se jen v noci a o víkendech. Právě ona pravidelnost zavírání závory je zde důležitým parametrem. Bude-li ale závora otevřená permanentně bez dalšího upozornění, nelze již hovořit o uzavřenosti areálu a VNÚK, nýbrž by se jednalo o VPÚK. Opět zde nicméně platí moje poznámka z příspěvku č. 4, že pro náhodného návštěvníka bude velmi složité rozhodnout, zda je závora u vjezdu do onoho JZD otevřena permanentně, či zrovna nyní a tedy zda je komunikace uvnitř areálu veřejně přístupná, či nepřístupná. Jsou-li navíc uvnitř areálu jen pozemky jednoho majitele, nejde o VPÚK již dle samotné definice VPÚK. V praxi toto ověřit bude časově náročné. Do neveřejných a uzavřených areálů patří i většina krosových tratí a jiných podobných míst (bývalé tankodromy, pískovny, atd.). Zde samozřejmě platí pravidla majitele a je právně v pořádku sem omezit vjezd a jízdu (závora, platba vstupného, otevírací hodiny pro návštěvníky). Pakliže ale majitel nicméně podobnou trať provozuje, měl by zajistit seznámení uživatelů s návštěvním a provozním řádem a definovat, zda v areálu platí dopravní předpisy a pakliže ne, tak stanovit nějaká jiná pravidla. V jeho zájmu je toto provést průkazným způsobem (písemně a podpis). To jsme již ale někde zcela jinde od tématu.

Lagarto 21.09.2016 16:31:29

Příspěvek č. 8: Kdo mě může na místě kontrolovat? Obecně lze v terénu potkat: 1. Majitel 2. Lesní stráž (LS) 3. Policie ČR 4. Myslivecká stráž (MS) 5. Stráž přírody (SP) 6.

Rybářskou stráž (RS) 7. Další ozbrojené složky (MP, VP, Celní stráž) 8. Osoby s právem omezení pohybu či řízení dopravy dle zvláštního předpisu (např. ti pracovníci dráhy s praporkem, nebo i účastník dopravní nehody řídící dopravu do příjezdu PČR) 9. kdokoliv jiný – uživatel, návštěvník, turista, atd. Omezím-li se ale na běžné/legální ježdění po účelových komunikacích dle výše uvedených pravidel, seznam se výrazně zredukuje. V praxi je asi nejvíce otázek na pravomoci tzv. stráží. Vjezd na pozemky mimo VPÚK může povolit pouze majitel a i ten může být omezen dalšími předpisy. Jelikož je LS často zřízena na žádost majitele lesa\*, lze předpokládat, že má vjezd povolen i do lesa. Naopak MS, RS, či SP nemusí být ve vztahu k majiteli pozemků, a tedy nemusí mít povolen vjezd na honební pozemky, či do lesa. \* Zřídit LS, či jinou stáž může i správní orgán ze své vůle. Většinou pracovníci odboru ŽP (nebo podobných) jsou i stážemi a při svých místních kontrolách (např. kontrola plnění LHP) mohou jednat bez vědomí majitele pozemku. Mimo PČR má právo řešit (včetně blokové pokuty) vjezd a stání motorových vozidel jen LS a to jen v lese. Ani PČR nemůže sama konat mimo pozemní komunikace (např. v lese), jelikož neví, zda má řidič povolení. Proto zásahy v lesích, CHKO, apod. jsou vždy smíšenými hlídkami PČR a stráže přírody (zastupují správu CHKO), či LS (zastupuje majitele lesa). Někdy může asistovat i MP, VP či jiný zástupce (např. majitel či správce vodního toku) dle povahy kontrolovaného území. MS má vůči motoristovi velmi omezené pravomoci. Může ale při důvodném podezření zkontrolovat nákladový prostor, zda tam není ulovená či uštvaná zvěř, zda tam nejsou pasti či jiné zařízení na odchyt zvěře, atd. Také má pravomoci vůči držiteli palné zbraně v honitbě. Ne každý myslivec je mysliveckou stáží (MS). MS je naopak v pozici dozorující a kontrolní autority i vůči myslivcům samotným. MS (obecně všechny stráže) je při výkonu pravomoci úřední osobou, stejně jako např. soudce, policista, státní zástupce, či poslanec. Rozhodně proto stráž slovně ani fyzicky nenapadat a neurážet, ale vše řešit s odstupem a rozumem. LS má právo řešit vjezd motorového vozidla do lesa (viz Příspěvek č. 5 včetně lesních cest) na místě blokovou pokutou do výše 2000 Kč. Má také právo zjistit totožnost a předat přestupek do správního řízení kde je ale sankce vyšší. Má právo řešit věc na místě domluvou = ideální obecné pravidlo jak spornou situaci na místě řešit! I LS, viz výše, je úřední osobou. Vlastník pozemků přímo nemůže proti řidiči zasáhnout, ale měli bychom respektovat jeho majetková práva a nedotknutelnost soukromého vlastnictví. Nemá smysl jít do fyzického či právního sporu s majitelem. Udání, stížnost, či podnět od vlastníka je pro správní orgán vždy vysoce relevantní a bude jej muset vypořádat. Lze tedy očekávat minimálně správní řízení spojené s nutnou administrativou, obhajobou a dost možná i návštěvou na úřadě. Proto je vždy lepší se s vlastníkem dohodnout, jsem-li si jistý oprávněností jízdy po VPÚK toto věcně vyargumentovat a nebát se omluvit i když je věc sporná.

Lagarto 21.09.2016 16:32:19

Příspěvek č. 9: Dopravní značky Dopravní značka, neboli tzv. místní úprava provozu, či dopravního režimu podléhá radě norem z hlediska výroby a provedení, velikosti, reflexních prvků, ale i umístění včetně sloupku, vzdálenosti od tělesa vozovky, atd. vždy vyžaduje schválení správním orgánem a dle okolností s k dané věci vyjadřují i další strany. Amatérsky umístěná, nečitelná, či jinak nezpůsobitelná zákazová značka nemá právní relevanci a tedy nehrozí za vjezd (porušení zákazu) přímý postih. Ten by řešila Policie ČR, nikoliv vlastník, či stráž. Na druhou stranu ale i chybně umístěná značka, či značka v rozporu s normou nějakým způsobem vyjadřují vůli majitele pozemku – v daném případě pozemku, na kterém je VPÚK, či cesta o které si ostatní

myslí, že je veřejnou. Je možné, že cesta vůbec veřejná není a nikdy nebyla, ale protože občas si to někdo spletl, majitel tam dal takto amatérsky značku. Vjezdem sice neporušíme zákaz daný značkou – ta právně neexistuje, ale stále se ocitáme na soukromém pozemku bez povolení majitele mimo VPÚK. Viz Příspěvek č. 4, běžný motorista není schopen toto posoudit a vyhodnotit. Osobně tedy doporučuji i tyto zřetelně neplatné značky respektovat. Většina značek (legálních, ale někdy i starších, které již nevypadají zachovale) je ale umístěna jako doplňující informace k nějakému obecnému zakazu. Jde například o vjezd do ochranného pásma, do vojenského prostoru, vjezd do lesa – příspěvek č. 5, nebo vjezd do CHKO – příspěvek č. 6. Vjezdem a tedy porušením obecného zakazu a místní úpravy se řidič dopustí přestupku a hrozí mu sankce, kdy správní orgán bude pravděpodobně postupovat přísněji a na horní hranici sankce.

Lagarto 21.09.2016 16:33:15

Příspěvek č. 10: Shrnutí - kde tedy (ne)smím legálně jezdit? Kde smím jezdit: - Na vlastních pozemcích, pakliže pozemek není dotčený ochranou dle jiného zákona. Zde nemusím mít RZ/SPZ a vozidlo nemusí splňovat technické normy. - Po veřejných pozemních komunikacích dle definice ZPP pakliže toto neomezuje jiný zákon. V praxi jde o silnice a místní komunikace a pak cesty (účelové komunikace) zřízené po pozemkových úpravách. Jde často o zpevněné či částečně zpevněné cesty s paralelní alejí či remízem, hlavní polní cesty spojující mnoho pozemků/políček a většinou vedoucí od/do obce, nebo po půdorysech historických cest mezi obcemi. Historické cesty, které se již moc nepoužívají, protože jinudy byla vybudována silnice s lepším spádováním či mírnějšími zatáčkami, již nemusí být VPÚK jelikož zde zanikla komunikační potřeba, nicméně v praxi asi tyto cesty lze označit pro jezdce na čtyřkolce za právně bezpečné. Takovéto cesty mohou v místě protínat i les (vždy ale lepší nahlédnout do KN). Jde tedy o průjezdní a hlavní cesty, zřetelné v terénu a velmi pravděpodobně i korektně zapsané v KN (historicky, nebo nově po pozemkových úpravách) a většinou budou v majetku obce. Relativně bezpečnou polní cestu lze poznat i podle druhotných znaků, například historický úvoz jasně značí, že cesta zde je od nepaměti. Nejde ale o dostatečné hledisko, stále se může stát že i dříve významná cesta nyní vede jen k lánu pole či lesa jediného vlastníka a tedy postrádá znak komunikační potřeby. Kde naopak nesmím jezdit: - Po pozemcích jiných vlastníků - V lese dle LZ (tedy včetně lesních cest, pěšin a přibližovacích linek – viz LDS) - Po neveřejných pozemních komunikacích (např. uzavřené areály) - Po účelových komunikacích uvnitř zvláště chráněných územích dle ZPK - Je-li jízda zakázána dopravním značením dle ZPPK Co smím, nesmím či musím při jízdě: Pakliže jedu legálně po legální komunikaci dle ZPP, musím dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích dle ZPPK a tedy smím po komunikaci jet motorovým vozidlem. Vozidlo musí mít STK, být ve způsobilém stavu, mít čitelnou RZ, povinnou výbavu, rozsvícená světla, atd. Řidič musí mít ŘP a nesmí porušovat dopravní předpisy a případná jiná omezení dle speciálního zákona.

Lagarto 27.09.2016 12:27:55

Dotaz č. 1: Kdo na cestě (účelové komunikaci) škodí více? Tato otázka vyplynula z některých přímých diskusí a zpráv. Osobně se mi nelíbí již samotný základ dotazu - když Pepík udělá koleje, tak já můžu také, resp. když Pepík udělal traktorem koleje větší, tak kolej od 4kolky je již nepodstatná, či dokonce legální, atd. To je zcela deformovaný přístup k věci. Je třeba vidět a vědět, že majitel a jím pověřené osoby

mají prostě jiná práva, včetně práva si svůj majetek opotřebovávat a poškozovat. Také Lakatoš, nebo Harvestor v lese sice udělá paseku (v obou smyslech slova), ale jde o hospodářský zásah majitele či nájemce lesa a ten následně také les musí rekultivovat a vysadit na pasekách nový porost, dělat probírky a celkově se o to starat dalších 80 let. Pakliže kolkař bude blbnout a hrabat v kolejích od traktoru, či na cestě zničené harvestorem, sice asi další přímou škodu v danou chvíli nepáchá, nicméně stále jde o nedovolené používání soukromého majitelku a není to jednání právně ani morálně správné. Abych tedy odpověděl na dotaz, tak všichni návštěvníci a uživatelé majetku se musí chovat zodpovědně a ohleduplně k majetku samotnému i ostatním uživatelům. Mimo VPÚK nemá motorové vozidlo bez povolení majitele co dělat a na VPÚK smí, jen když splňuje technické normy a cestu využívá tzv. běžným způsobem = místem projede. Argumentace že někdo jiný něco dělal, je tedy zcela irelevantní. Buď to měl povolené, nebo se i on dopustil přestupku či trestného činu a pak ho přeci nebudeme napodobovat.

Lagarto 27.09.2016 12:28:21

Dotaz č. 2: Co je opravdu (fakticky) v lese a v přírodě nebezpečné? Zákon se má respektovat a je-li špatný, tak změnit. V právním státě si nelze prostě „omluvit“ nějaké chování tím, že v zákoně je nesmysl a tak ho nebudu respektovat. Dotaz je ale zajímavý v tom, že cílí na tzv. materiální aspekt přestupku, resp. nezákonného chování. Při řešení přestupku by vždy měl být materiální aspekt zohledněn, byť v praxi to často není. Jako příklad uvedu problematiku překročení rychlosti těsně před cedulí konce obce, nebo třeba u školy v době letních prázdnin. Pakliže tam zrovna nepřecházela maminka s kočárkem a já je neohrozil, tak chybí materiální aspekt. To většinou správní orgán ale nechce slyšet a rozhoduje jen formálně. Ale zpět k věci: Turista – má v terénu největší svobodu, často je ale velmi nečistotný a zanechává po sobě odpadky. Vyjma odpadků ale přírodě neškodí, resp. podrážkou škody neudělá. Houbař/Česač – něco jako turista s tím, že si myslí, že mu ten les nějak historicky patří. Zákon mu nahrává v tom, že má právo sběru hub, lesních plodů či klestí pro vlastní potřebu. Málokdo z nich si přitom uvědomuje, že je návštěvníkem v cizím lese a že by se měl chovat ohleduplně. Navíc tam smí sbírat jen pro vlastní potřebu. Prodávát pak plody u silnice je tabu a jde dle škody až o trestný čin neoprávněného obohacení, či krádeže. Taktéž dát košík jahod sousedovi výměnou za lísku jablek je právně špatné. Jde o výměnný obchod a tedy krádež plodů z lesa. Sbírat něco na poli je pak nelegální vždy, byť v praxi se toleruje tzv. paběrkování – sběr zbytků plodin po sklizení zemědělskou technikou. I zde je ale lepší se majitele zeptat a nespoléhat na historické zvyklosti. Kůň s jezdcem – svými kopyty občas nezpevněné cesty opravdu ničí. Dle LZ by se měl pohybovat jen po lesních cestách, jinak se dopouští přestupku. Celkově ale lesu ani přírodě moc neškodí. Platí zde pravidlo, že čeho je moc, toho je příliš. Jeden, dva koně je ok, ale permanentní provoz by zničil kdejakou cestu a výkaly by ji znemožnili používat chodcům. Hodně také záleží na jezdcí. I jízda v poli (měl by mít povolení od majitele) je možná bez škod – tzv. mezi řádky, ale ti moderní „koňáci“ často nerespektují nic a řítí se přes pole či v lesím porostu hlava nehlava. To je nezákonné. Motorista vč. kolkaře – mimo VPÚČ by vůbec neměl jezdit, viz příspěvky výše. Pakliže se ale dostane mimo VPÚČ, ale stále je na nějaké cestě, není pro přírodu moc škodlivý. Tedy pakliže cestu používá normálně – jede, nedělá hluk, nedriftuje a neteče mu z toho olej. Mimo cesty nemá co dělat vůbec! Při posuzování přestupku by se mělo přihlídnout k materiálnímu aspektu. Zde ale otevírá ještě otázku zastavení, resp. stání a parkování (typicky houbař nechá auto u lesa vedle cesty). Toto v přírodě

není možné vůbec. Buď je vozidlo v lese či na poli (nebo je na jiném soukromém pozemku), nebo je na cestě a brání provozu – cesty jsou většinou úzké tak, že nelze zanechat průjezd dle ZPPK. Parkování u pole, či u lesa je tedy zcela tabu. Navíc vozidlo dělá překážku provozu, či brání užívání majetku majitelem = lze nechat odtáhnout. To, že je u cesty vyježděný plácek nic neznamená, toto ZPK neřeší a jde o soukromý prostor/pozemek kde nemá motorista co dělat. Na druhou stranu zastavení je asi v pořádku. Zastavím, napiji se, nebo si naopak odskočím na malou a jedu dál. Lyžař – pakliže je dostatek sněhu a běžkař jede přes pole, není to problém. Ten nastane, když je méně sněhu a on začne ničit zasetý ozim, či hůlkami poškozují kořeny plodin. V lese smí lyžař jen na lesní cesty. Obecně ale lyžaři problém nejsou, občas odhodí odpadky stejně jako turista výše, ale to je jiná kapitola, to dělají z nějakého divného důvodu všichni návštěvníci přírody. Cyklista - jde o nejrizikovější a nejnebezpečnější element v přírodě. Cyklista smí jen na cesty a neměl by jezdit po pěších značkách KČT, ale po značkách cyklistických. To často nedělá. Cyklista samozřejmě smí na VPÚK. V přírodě je velmi rychlý a tichý, takže se přiblíží nečekaně a nepozorovaně a najedou „vybafne“ na majitele, turistu, či vyplaší zvěř bez přípravy a bez varování. Zvěř v tuto chvíli zazmatkuje a splašeně sebou trhne a uteče. To často končí zlomenými končetinami, či nárazem do oplocenek, atd. Navíc cyklista na horském kole má rád volnou přírodu a neuvědomuje si, že pro něj platí ZPK a ZPPK. Pakliže jede ve svahu, často ničí povrchy nezpevněných cest, protože malá pneumatika nedokáže přenést celý záběr či brzdny moment na cestu a kolo tzv. hrabe. Jde navíc o úzkou pneumatiku, takže udělá rýhu, která se při dešti mění v koryto potůčku.

Lagarto 27.09.2016 12:28:56

Dotaz č. 3: Myslivci a honitba Často se setkávám s názory, že myslivci jsou zájmové sdružení na úrovni Zahrádkářů Kerska (Hrabal mi snad odpustí, že si Kersko беру do úst). Je to lákavé jak si odůvodnit, že mě ti zelení muži nijak nezajímají, ale není to pravda. Předně je zde speciální zákon (ZM, neboli zák. č. 449/2001 Sb.) a stát takto říká, že myslivci plní i jinou společenskou roli. Důležité je to, že myslivecké sdružení (myslivci) není majitelem honebních pozemků a není ani držitelem honitby. Honitbu zřizuje státní orgán (většinou odbor ŽP obce s rozšířenou působností) na žádost honebního společenstva (HS), které může vykonávat právo myslivosti samo, nebo honitbu poskytnout, resp. pronajmout (nejde o pacht, ale o pronájem). Je samozřejmě možné, že jeden vlastník má tak velké pozemky, že si je schopen udělat vlastní HS a sám pak i vykonává právo myslivosti. V praxi jde ale většinou o oddělené aktivity, byť nějaký menšinový vlastník může být i myslivcem, atd. zde je velká možnost provázanosti. Vznik HS a honitby jako takové je zásah do soukromého práva, kdy majitel musí strpět to, že jeho pozemky jsou honební, aniž by třeba sám byl myslivcem. HS je právnická osoba (má IČO) a je zřízena v počátku z většinových majitelů pozemků. Další pozemky jsou přidruženy smluvně, či ze zákona. HS je dle zákona nezisková organizace, vede účetnictví, její jméno je přesně dané dle příslušnosti většiny pozemků v KN a všechna HS jsou vedena a evidována v mapách a ve státní evidenci dle speciálního zákona. Myslivci samotní na druhou stranu jsou jen uživatelé a nesmí třeba ani vjíždět na cizí pozemky bez souhlasu majitele. Myslivci jsou tedy speciálními uživateli pozemků v rozsahu ZM bez možnosti majitele se tomu reálně bránit. V praxi jde ale většinou o nějakou formu kooperace mezi majiteli, uživateli (pachtýři), HS a myslivci. Dle ZM musí mít každá honitba alespoň jednu mysliveckou stráž (MS), která plní roli dozorce a kontrolora myslivců, dodržování ZM, atd. MS má omezená práva i vůči veřejnosti (kontrola nákladového prostoru při podezření z lovu či

uštvení zvěře, právo zadržet zbraň – poměrně problematické, ale ze zákona možné, atd.)

Lagarto 27.09.2016 12:29:32

Závěrem: Víím, že většina uvedených věcí v mém podání není pro rekreační jízdu kolkaře moc pozitivní. Jde o fakta a nebudu zde uvádět účelové argumentace, jaké často padají na jiných vláknech jen proto, abych se zde zavděčil většině. Jde mi o to, aby každý znal svá práva, znal omezení ze zákona, znal i trochu širší souvislosti a hlavně aby respektoval práva jiných, zejména práva vlastnická. Každému by vadilo, kdyby mu někdo poškozoval majetek. I to pole, či ten les je majetek – investice majitele. Platí se z toho majetkové daně, dědické daně, různé poplatky a majitel má povinnost majetek spravovat dle zákona, který jej poměrně dost omezuje. V případě lesa je dokonce velmi omezen, protože stát nakládání s lesem silně kontroluje. Míru dodržování uvedených věcí nechávám na každém z nás. Pakliže ale budeme vědět, co se smí a co ne, kde je právní a kde morální hranice, je pravděpodobné, že se v praxi pozdravíme, dohodneme a pojedeme dál. I s majiteli, správci, pachtýři, LS či MS se dá mluvit a i o nic jsou lidé. Pakliže jim budu jezdit po zasetém poli, nebo v porostu v lese, tak je jejich zloba oprávněná. Navíc tím asi naštvu hodně lidí okolo a nepřímo donutím zákonodárce zpřísnit zákony a zvýšit postihy. Pakliže ale pojedu ohleduplně a projedu kousek po VNUK, tak se asi nic nestane a s majitelem se jistě dohodneme. Při mých vyjíždkách často zajedu někam, kde nevím jak dál, či zda se tam smí. Zastavím, sundám helmu, pozdravím a vysvětlím co a kam chci. V 99% mi lidé poradí a doporučí zajímavá místa v okolí.

Lagarto 12.01.2017 12:09:28

Dotaz č. 4: Odkazy a zdroje informací Samozřejmě jsem při zpracovávání příspěvků čerpal z různých zdrojů. Nicméně nemůžu uvést jediný nejdůležitější. Jde o kombinaci mnoha článků, analýz, stanovisek a nálezů, včetně mé vlastní zkušenosti z reálných případů a samozřejmě i diskusí zde na quadmanii, motorkářích, bmw-forum, 30kmh, apod. Zajímavé diskuse jsou i na fórech bikerů na horských kolech a dalších uživatelů přírody. Při vhodně položeném dotazu lze na webu najít mnoho materiálů a odkazů. Pro zvědavé uvádím pár odkazů, spíše jako návod kde a jak hledat. Ale pozor, celkem je toho v řádu tisíce stránek textu :-)

E-právo: <http://www.epravo.cz...oukromeho-84182.html> Advokátní komora:

<http://www.bulletin-advokacie.cz/lesni-cesty> Ekologický právní Servis (nyní Frank Bold): <http://frankbold.org...zemni-komunikace.pdf>

<http://frankbold.org...up-do-krajiny-a-vere> Stránky různých právních kanceláří a poraden (příklad): <http://www.judrnosek.cz/verejna-cesta/>

<http://www.bezplatna...ukromem-pozemku.html> NSS a ÚS (více věcí, jako příklady uvádím): [http://nssoud.cz/fil...095154\\_prevedeno.pdf](http://nssoud.cz/fil...095154_prevedeno.pdf)

<http://kraken.slv.cz/33Odo449/2005> <http://kraken.slv.cz/22Cdo1868/2000>

[http://www.nssoud.cz...010001\\_prevedeno.pdf](http://www.nssoud.cz...010001_prevedeno.pdf) <http://kraken.slv.cz/II.US268/06>

Ombudsman: [http://www.ochrance...Verejne\\_cesty-II.pdf](http://www.ochrance...Verejne_cesty-II.pdf)

<http://www.ochrance...eseni/verejne-cesty/>

<http://www.ochrance...rejne-cesty-dodatky/> Navíc uvádám, kde lze najít online

seznam honiteb a jejich hranice: <http://apps.hfbiz.cz...portal/honitby/view/> A

vyhledání parcely na KN (dle čísla, nebo zoomováním mapy):

<http://nahlizenidokn...yberKatastrMapa.aspx> ... a jistě všichni znáte mnoho článků a diskusí na zpravodajských serverech a na stránkách obcí. Tyto ale mají většinou jen

malou právní relevanci a bývají velmi tendenční. Zároveň ale dobře reflektují názor společnosti, což není sice právně relevantní, ale je tam vidět, jak nás vnímá okolí.

Lagarto 12.01.2017 12:58:49

Dotaz č. 5: Jak lze v praxi využít rozsudky soudů a názor Ombudsmana (VOP)?  
Bohužel hned na úvod musím konstatovat, že praktické využití je velmi omezené, spíše nemožné. Jistý prostor je v rámci soudního přezkoumání správního rozhodnutí, ale tam se nikdo z nás přece nechce dostat a navíc v kontinentálním právním řádu nelze až na výjimky použít princip precedenčního práva. Při studiu materiálů je obecně důležité mít základní právní povědomí a vždy danou věc zařadit v čase, věci a místě. Je dobré si konkrétní formulace nechat vyložit a popř. si stejné formulace kontextově vyhledat i v jiných zdrojích. Prostě zobecnění na základě jediného zdroje je naprosto nedostatečné, nehledě na to, že výrok stejného soudu ohledně stejné cesty může být odlišný ve vazbě na osobu žalobce, věcnou podstatu a použité důkazy. Neboli to, že soused ohledně přístupu na danou cestu vyhrál, neznamená že já vyhraji také. Ad otázka času: Například situace z roku 1995, která se řešila v rámci Přestupkového (správního) řízení a pak se přes všechna odvolání dostala do fáze rozsudku v roce 1999 a k NSS v roce 2000 není vždy zcela relevantní na právní a faktické prostředí roku 2017. Souvisí to nejen s vývojem práva a právních norem, ale také konkrétní situace v místě, které se nějak změnila a vznikly tam jiné vztahy a vazby. Ad otázka věcnosti: Stejně tak je třeba vždy nastudovat více pohledů na danou věc. Bohužel je pravda, že některé věci nejsou jednoznačné a při výkladu práva v konkrétní věci hrají roli různé detaily a okolnosti. Všechny konkrétní případy jsou vždy vázány na konkrétní situaci a osobně neznám žádný případ rekreační jízdy na čtyřkolce třeba po lesní cestě, který by se dostal na úroveň NSS nebo ÚS. Většina nálezů a rozhodnutí je vázána na konkrétní věc a (to si musíme přiznat) v zásadnějších věcech než je rekreační jízda. Jde většinou o problematiku úhrady za používání věci (=komunikace), přístup k vlastnímu majetku (chata, les, pole), sousedské spory a někdy až naschvály, nebo i právní a věcné chyby ve správních řízeních obcí, které nemají odborný aparát a znalosti na řešení agendy - například silničním správním orgánem ve věci účelových komunikací je každý OÚ, tedy i ten vesnický kde je starosta a tři zastupitelé a v obci žije celkem 80 lidí. Ad otázka místa: Zde je nutno vždy na věci pohlížet v místních podmínkách. Ona třeba polní cesta je široký pojem a není nikde definován. Pro někoho jsou to vyjeté koleje na remízku u pole, pro jiného je to šotolinová cesta přes kopec mezi vesnicemi a pro jiného (nebo v jiném místě) jde o nově zrekonstruovanou komunikaci s asfaltem, která vznikla za EU dotace po pozemkových úpravách a je v lepším stavu než místní komunikace (tj. vyšší třída komunikace) na druhé straně obce. Stejně tak lesní cesta je pojem právně ne zcela jasný a někdy jde o zpevněnou cestu, jindy nezpevněnou (neplést si s tím, že majitel zasypal díry štěrkem nebo že se vyjely koleje až na skalnatý podklad). Ani ČSN ohledně LDS nám moc nepomůže, právně jde o normu nezávaznou. Většina materiálů se již nyní shoduje v definici VPÚK a v jejich definičních znacích. Často se shoduje i v pozici jednotlivých právních norem, jejich (ne)nadřazenosti a jejich vazbách a postupně se tedy pohled většiny autorit sblíží. Poměrně jasno je ve věci ZPK, resp. v definici VPÚK v obecné rovině. Kde ale přetrvává jistá nejednotnost jsou lesní cesty a oblast VNÚK, resp. situace kdy VPÚK pozbyde některý z definičních znaků, a nebo je objektivně ani nikdy neměla, ale v praxi to člověk nemůže poznat (příklad: v jednom z příspěvků jsem uvedl situaci, kdy jedu po VPÚK mezi poli /polní cesta/ a v jistém, bodě se dostanu do situace kdy dále jsou již jen pole jediného vlastníka. Cesta se v té chvíli mění z VPÚK na cestu soukromou, ale pakliže majitel nedá na místo cedulku, tak to

nelze v terénu poznat). Druhá oblast kde není plná shoda je střet veřejného a soukromého práva, otázka proč lze volně vstupovat na pozemky ve vlastnictví právnické osoby, ale nikoli soukromé, atd. Jde pravděpodobně o důsledek skokových změn kdy za posledních sto let se dramaticky měnil právní řád a aplikace práva 3-4x (vznik ČSR 1918 a dále, Okupace a válka, Komunisti 1948 a dále a změny po roce 1989). Chybí nám kontinuita a některé věci prostě po roce 1989 nešlo změnit naráz. Viz problematika NOZ což by vydalo na samostatný seriál. Trend je ale jasný a důraz na soukromé vlastnictví bude růst a rozhodně nelze v budoucnu očekávat změny směrem k uvolnění jízdy v terénu a na účelových komunikacích. Spíše naopak. Právě proto jsou mé předchozí příspěvky, stanoviska a doporučení formulována tak, jak jsou a dává to celé logiku (alespoň se domnívám). Bohužel výsledek je takový, jak zde již také zaznělo, že reálně tedy nelze dělat nic akčního a zábavného a legálně lze jen projet polní cestu, navíc jen když tam není omezení právní (např. CHKO) nebo věcné (značka, závora, cedulka). Tak to bohužel je.

Lagarto 12.01.2017 13:09:22

Dotaz č. 6: Účel na účelové komunikaci Zde budu na rozdíl od předchozí odpovědi stručný :lol: Účelová komunikace samozřejmě vznikla za nějakým účelem (například cesta k polím za účelem hospodaření), ale to je řešeno v definičních znacích VPÚK. Pakliže již VPÚK právně i fakticky existuje, pak je na ní veřejný přístup pro všechny, nikoliv jen pro ty, kteří tam jedou za původním účelem (jedou na to pole hospodařit). Je tedy přístupná pro kohokoliv dalšího a to bez zkoumání účelu vstupu či vjezdu na ni (v rozsahu tzv. obecného užívání).

Lagarto 12.01.2017 14:27:43

Dotaz č. 7: Kdo jsem a proč to dělám/co tím sleduji ? Kdo jsem ... to si s dovolením nechám pro sebe. Můžu nicméně potvrdit, že můj profil zde na Quadmanii je pravý, čtyřkolku opravdu vlastním, jezdím na ní pro zábavu a v informacích na profilu nelžu. Víc o sobě na veřejném webu říkat nechci, snad to není pro nikoho velký problém. Ve věci profese uvádím, že nejsem policista ani strážník, nejsem profesí právník, nepracuji ve veřejném sektoru, tj. ani na obecním či jiném úřadě. Proč to dělám ... problematika mě zajímá a okrajově k ní mám blízko i v soukromém životě. V lese se pohybuji často a i mě občas štvou někteří spoluobčané a jejich chování. Jelikož vlastním kolku a baví mě offroad, logicky mě to přivedlo na Quadmanii a další podobné servery. Rád se poučím v technických a jiných věcech, ale v jiných jsem zjistil, že zde panuje nevědomost a někdy velmi tendenční výklad práva. Například argumentace ZPK bez ohledu na další zákony (ŽP, Lesní, Myslivost, ...) je do očí bijící a vždy přemýšlím, zda diskutující neví, či nechce vědět. Taky mě vadí pomlouvání všech dalších lidí v přírodě tzv. z principu. I ti lesáci, myslivci, zemědělci, houbaři, či cyklisti jsou lidé a je mezi nimi mnoho normálních a pár magorů. Mezi kolkaři je to samozřejmě stejné. Když už jsem se tím tak zabýval, pokusil jsem se několik stovek stran různých informací dát do ucelené formy jednotlivých příspěvků zde na fóru. I tak je to dlouhé (já vím a mrzí mě to), ale dá se to odpoledne při kafi stále přečíst na jeden záťah. Co tím tedy sleduji ... mám takový bláhový pocit, že to někomu může pomoci a že tím nějak zvyšuji povědomí v komunitě a přispívám k spolužití všech, kteří se pohybují v přírodě. Také si myslím, že toto téma na takto profilovaný web patří. Je zde mnoho kluků, co kolkou opravdu žijí a měli by znát svá práva, ale i zákonná omezení. Bohužel jsem většinou nositelem převážně špatných zpráv (těch omezení je mnoho), ale i tak lze v ČR stále jezdit a pro těžší terén si zaplatit uzavřený areál. Není to Rumunsko či Ukrajina, nejsou to USA, ale

stále je to lepší než mnoho jiných států západní Evropy. Nejsem bláhový a vím, že v praxi je to často jiné a občas člověk zajede, kam nemá. Jde mi ale o to, aby se tu nešířilo falešné povědomí, že v přírodě si může každý beztrestně dělat co chce, že vlastnická práva jiných osob jsou pro srandu králíkům, že lze jezdit vždy a všude, nebo že je to dokonce správné. Nehodlám tu nikoho vychovávat, ale poskytuji informace co je legální a co už ne. Jak s tím kdo naloží je na něm.

Lagarto 19.01.2017 10:47:52

Doplnění k příspěvku #15, neboli dotazu č. 4: Odkazy a zdroje informací V příspěvku č. 15 jsem uvedl náhodně některé odkazy, které mám uložené v prohlížeči, spíše jako návod kde a jak hledat. Zdrojů je ale samozřejmě mnohem více a jsou různé kvality a relevance. Například sborník Ombudsmana je velmi detailní a rozsáhlý materiál, kde je mnoho zajímavých informací a z povahy věci jsou i velmi relevantní. Nicméně i zde je třeba kritického pohledu, protože v některých pasážích Ombudsman polemizuje s nálezem ÚS nebo NSS a to je samozřejmě právně problematické a čtenel si z toho těžko odnese jasný závěr. Také jsme v diskusi narazili na použití bakalářských a diplomových prací. Na internetu je jich mnoho. Já osobně tento zdroj informací nezavrhuji, ale je třeba si uvědomit, že jde o práci studentskou, kde je primárně posuzována konsistence právního názoru studenta, schopnost ucelené analýzy, chápání souvislostí a také jeho schopnost argumentace, tedy svůj názor tzv. vyargumentovat, byť by nebyl "zcela správný". Neměl by se posuzovat soulad s názorem pedagoga, což ale na druhou stranu často bývá právní autorita, někdy dokonce třeba i soudní znalec, atd. Student tedy nemůže obhájit naprostý právní nesmysl, ale jistá míra „rebelství“ a „nekonformnosti“ v pohledu je v akademických kruzích přípustná a správný profesor by měl ocenit argumentaci a vazby v dané práci, spíše než soulad s konkrétním rozsudkem jiné soudní autority. Problémem školních prací je také to, že často neznáme hodnocení práce a zápis z její obhajoby, tj. neznáme případné výtky komise, kde může být právě poznámka, že je to sice zajímavý názor, ale... . Nicméně si dovoluji přiložit pár odkazů na zajímavé práce studentů, které mám mj. uložené v záložkách. Ale i zde toto prosím berte jen jako návod co hledat a kde hledat, nikoliv jako absolutní výčet. Vznik účelové komunikace: [http://is.bivs.cz/th...r\\_Martin\\_BP\\_2015.pdf](http://is.bivs.cz/th...r_Martin_BP_2015.pdf) Právní režim pozemních komunikací: <http://theses.cz/id/...175683-686822964.pdf> Právní aspekty účelových komunikací: [http://is.muni.cz/th/323388/pravf\\_m/](http://is.muni.cz/th/323388/pravf_m/) Právní režim pozemků určených k plnění funkcí lesa: <http://is.cuni.cz/we...p/download/120152352> P.S. Slibuji, že tu další odkazy již nebudu vkládat :-D

Lagarto 19.01.2017 11:22:35

Dotaz č. 8: Údajný rozpor mezi ZPK a LZ (jízda motorových vozidel po lesních cestách) Domníval jsem se, že jsem tuto problematiku již dostatečně popsal, nicméně se dotazy stále opakují. Ačkoliv přiznávám, že tato oblast není v právním řádu ČR řešena ideálně, není zde moc co řešit a věc je, bohužel pro motoristy, jednoznačná: Přikládám vyjádření z důvodové zprávy k novele zák. č. 152/2011 Sb (ZPK). Tímto zákonem se měnil zák. č. 13/1997 Sb., tj. ZPK s účinností od 1.7.2011. Zde uvádím, že zákon jako takový má stále číslo 13/1997, nicméně je vždy třeba pracovat s aktuálním zněním po novele (152/2011). Stejně tak je v externích nálezech a rozsudcích třeba kontrolovat, zda referují ke stavu před, nebo po 1.7.2011. Začátek citace z důvodové zprávy k zákonu č. 152/2011 Sb.: "...doplnění výslovné úpravy vztahu zákona o pozemních komunikacích k zákonu o lesích a zákonu o ochraně přírody a krajiny do § 7 odst. 1 zákona (úprava veřejně přístupných účelových komunikací), kdy v některých případech

je zpochybňována aplikace ustanovení § 20 odst. 1 písm. g) lesního zákona (obecný zákaz jezdit a stát s motorovými vozidly v lesích) ve vztahu k úpravě obecného užívání účelových komunikací podle zákona o pozemních komunikacích. Výsledkem je nejednotný postup při posuzování přestupků a správních deliktů různými správními úřady a s tím spojená četnost těchto přestupků s vědomím jejich beztrestnosti (např. provozovatelé čtyřkolek). Navrhované zpřesnění znění zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, napomůže k respektování platné právní úpravy lesního zákona a zákona o ochraně přírody a krajiny ve vztahu k úpravě zákona č. 13/1997 Sb. Ustanovení § 19, které upravuje obecné užívání pozemních komunikací a podmínky tohoto užívání, se v této souvislosti doplňuje o odkaz na příslušná ustanovení zákona o lesích a zákona o ochraně přírody a krajiny." Konec citace. Vlastní poznámka v ZPK pak vypadá následovně (opět doslovná citace): „21) Například § 20 odst. 1 písm. j) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), § 16 odst. 1 písm. d) a f), § 26 odst. 1 písm. c), § 26 odst. 3 písm. c), § 29 písm. h) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.“. Jestli tedy do roku 2011 mohl existovat dvojí výklad, od 1. 7. 2011 je již zcela jasné, že účelová komunikace (VPÚK) v lese a v chráněných oblastech podléhají speciálnímu režimu. Zákon ji ponechává jako VPÚK z hlediska obecného užívání, které je ale omezeno na některé aktivity definované v ZOPK nebo LZ. A tam je jasně napsáno, že se tam nesmí vjíždět a stát motorovým vozidlem, stejně tak jako je tam napsáno kdo a za jakých podmínek vjet a stát může, resp. kdo tuto výjimku může udělit.

Lagarto 20.01.2017 12:36:40

Dotaz č.9: Obecné používání účelové komunikace Několikrát jsem použil termínu, že se VPÚK smí užívat obecným způsobem. Co to ale přesně znamená? Jak je to tedy s použitím VPÚK, resp. jak se tam (ne)smíme chovat? Předně opakuji, že mimo pozemní komunikace bez souhlasu vlastníka nesmím a nechávám tuto oblast stranou. Zákon č. 13/1997 Sb. (ZPK) definuje v § 2 odst. 1 pojem pozemní komunikace: Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Účelovou komunikaci dle ZPK jsme si již dříve definovali (viz definiční znaky) a také jsme konstatovali, že to nemusí být samostatná stavba, ale jen úprava povrchu pozemku, tedy například ty vyjeté koleje na polní cestě. Známe rozdíl mezi polní a lesní cestou, resp. zákonná omezení vjezdu (CHKO apod., les, ochranná pásma). Smíme tedy vůbec po nějaké VPÚK jet? Ano, smíme, pakliže: (1) jde o VPÚK viz výše; (2) jelikož jde o VPÚK dle ZPK, musíme dodržovat zákon č. 361/2000 Sb. (ZPPK) ve všech ohledech, tedy dodržujeme pravidla provozu na pozemních komunikacích a další speciální zákony; (3) dodržujeme princip tzv. obecné užívání. Co je to ale ono obecné užívání? Jde o jednu z forem veřejného užívání (ta druhá je zvláštní užívání), kdy „neomezený“ okruh uživatelů má právo věci užívat obvyklým způsobem, který odpovídá jejich účelovému určení. Neomezený je v uvozovkách, jelikož jej omezuje jiný speciální zákon (příklad: řídičské oprávnění) a vozidlo musí splňovat další technicko-právně-registrační normy (RZ, STK, pojistka, homologace, apod.). Obecné užívání je zakotveno v § 19 ZPK, cituji: „...smí každý užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny, pokud pro zvláštní případy nestanoví tento zákon nebo zvláštní právní předpis jinak.“ Speciální normy jsou nejen LZ, ZOPK, ale zejména uvedený ZPPK a další. Pojdme tedy k termínům „obvyklým způsobem“ a „účelové určení“. Určení je jednodušší. Jde o výkon komunikační potřeby, tedy se někam dostat. Jde o VPÚK, takže proč se tam chci dostat nehraje roli, i rekreační jízda je v tomto

ohledu v pořádku a má účel jízdy. Jinými slovy, po cestě (VPÚK) se chodí a jezdí (v rozsahu zákona i zastavuje a stojí), nikoliv ale třeba startují letadla, nebo hrají děti (skáčou panáka, skáčou přes švihadlo), apod. Termín „obvyklý způsob“ je právně složitější. Obvyklý způsob je vzhledem k účelovému určení danému povahou VPÚK, přiměřené faktickému stavu, povaze a charakteru materiálu (tedy povrchu a technickému zpracování cesty), nevylučující ostatní, byť jen teoretické, uživatele, a naopak vylučující zvláštní dopravní opatření (např. uzavření části cesty – viz údržba na silnici, kdy by šlo o již zmíněné zvláštní užívání). Další specifikaci pak poskytují ony speciální zákony, tedy ZPPK (znečišťování, poškozování, atp.), ZOPK (hluk a poškozování ŽP, atp.) ZM a LZ (rušení klidu, plašení zvěře, atp.). Jistě by se našly i další. Zde nesmíme také zapomenout na práva vlastníka a obecnou odpovědnost za chování každého člověka dle NOZ. Takže vůči vlastníkovi jde samozřejmě i o zákaz poškozování VPÚK jakožto jeho majetku, její nadměrné opotřebení, a dle NOZ například obecná odpovědnost za případné škody a újmy (třeba hluboké koleje). Zde je prostor pro fantazii velký. Co to vše pro nás znamená? Je to vlastně docela jednoduché, byť pro čtyřkolkáře nepříjemné slyšet. Na VPÚK musíme mít značku, pojistku, STK, atd. Musíme respektovat pravidla provozu na p. k. Smíme tedy jezdit, ale nesmíme driftovat, rozstříkávat bláto, ohrožovat ostatní uživatele, poškozovat zeleň, vypouštět provozní kapaliny... Již slyším techniky, že kolka nemá na zadní nápravě diferenciál a vždy když nejede přímým směrem, tak trochu hrabe. To je fakt, ale kdo chce, ten rozumí. Takže vyjížďka po polňačce (VPÚK) je ok, ale adrenalinová jízda s drifty a túrováním motoru po stejné VPÚK v pořádku už není. Pakliže lehce parafrázuji jiného diskutujícího v sousedním vlákne: Vše co nás baví a kde nás to baví je tedy zakázané. Bohužel to je přesně tak.

Lagarto 08.03.2017 10:09:43

Dotaz č.10: Lesní stráž (LS) trochu detailněji Právomoc LS je omezena působností ve svěřeném území většinou definovaném hranicemi lesa - nějakého lesního hospodářského celku (LHC), popř. lesy v celém území pod správou dané obce s rozšířenou pravomocí, která vykonává tuto agendu, tedy většinou nějaký okres. Definice lesa je v LZ a připomínám, že jde nejen o zalesněná území, ale i o paseky, holiny, lesní cesty, lesní školky, pítka a jiné menší vodní plochy, lesní políčka a pastviny, průseky, atd. LS v lese kontroluje jednak odborné věci – např. těžbu tak i přestupky a chování návštěvníků. Zde jde o tyto přestupky: a) Rušení klidu a ticha b) Jízda motorovými vozidly c) Jízda na kole mimo lesní cesty a vyznačené trasy d) Kouření a rozdělávání otevřeného ohně mimo vyhrazená místa v lese nebo do vzdálenosti 50m od okraje lesa e) Táboření mimo vyhrazená místa f) Znečišťování lesa odpady a odpadky g) Sběrání lesních plodů způsobem, který poškozuje les Je dobré si uvědomit, že LS má i jistou rozšířenou oznamovací povinnost a povinnost přestupky řešit. Neboli když LS vidí nějakou nepravost a nebude se tomu věnovat, vlastně tím sama zákon porušuje. Prosto asi většinou bude nejlepší se s LS potkat, pozdravit a (do)vyřešit to na místě. Není-li to přestupek = rozloučit se a pokračovat, je-li to přestupek = vyřešit domluvou. Ale zpět k věci. Stráž se musí prokázat odznakem a průkazem. Pakliže toto učiní, jde o úřední osobu (dříve veřejného činitele) a zde musím všechny varovat, že končí sranda. Jakékoli vyhrožování, či útok (verbální i fyzický, byť jen v náznaku) na úřední osobu je rovnou trestný čin a posuzuje se poměrně přísně. Proto první pravidlo – nehrotit to a nevyhrožovat (já si tě najdu). LS musí ale v souvislosti se svým úkonem poskytnout dotčené osobě přiměřené poučení, musí osobám umožnit využít svých práv a musí je uvědomit o úkonu, který činí. Laicky

řečeno jde o to, že se chová slušně a formálně, představí se (kdo a co je a co řeší), legitimuje se, informuje osobu o podezření ze spáchání přestupku, poučí ji, co se bude dít a jaká má práva, atd. Co přesně LS tedy smí? Lesní stráž - § 39, odst.2 zákona 289/1995 Lesní stráž je při své činnosti oprávněna: a) zjistit totožnost osoby, která při obecném užívání lesa porušuje ustanovení LZ b) ukládat a vybírat pokuty za přestupky uvedené v § 53 tohoto zákona v blokovém řízení c) předvést bezodkladně policejnímu orgánu osobu, kterou přistihne při přestupku, nelze-li jinak zjistit její totožnost d) požadovat pomoc nebo součinnost orgánů Policie České republiky, popřípadě obecní policie, pokud nemůže splnění svých povinností zajistit vlastními silami a prostředky. Proto vřele doporučuji se na místě podrobit kontrole a pokusit se věc řešit dohodou. LS nemá většinou potřebu lidi pokutovat, ale spíše "poučit a vzdělávat". Prostě ji vyslechněte, můžete něco namítnout, trochu podiskutovat, třeba se i preventivně omluvit či poděkovat. Vyřešeno! Pokuta totiž nejde do kapsy LS ani majitele lesa. Pro všechny je to jen administrativa navíc a nic to neřeší. Vždy to lze vyřešit domluvou! Když ale dojde na pokutu, tak blokově lze řešit na místě do 2,000.- Kč (500.- Kč u mladistvých). Pakliže by to šlo do přestupkového či správního řízení, nebo LS bude chtít či muset volat policii, jde o riziko jiné kvalifikace přestupku, popř. až trestného činu (dle zák. o ochraně přírody). Skoro pak ale garantuji, že každý úřad to v této fázi bude chtít exemplárně řešit. On vlastně v dané chvíli ani couvnout už nemůže - každý úkon je pak již tzv. přezkoumatelný. Přestupkové či správní řízení sice nabízí velké možnosti obrany a procesních klíčků, nicméně kdo z nás by to chtěl řešit a být mnoho měsíců v právní nejistotě? Navíc výše pokuty je v té chvíli již dost bolestivá. Až 100,000.- Kč. Takže slušně, vstřícně a dohodou B-)

Lagarto 09.03.2017 12:36:41

Dotaz č. 11: myslivecká stráž (MS): To jsem si naběhl s tou lesní stráží, takže teď musím doplnit i mysliveckou. Nebudu zde opakovat věci z předchozích příspěvků a také dodávám, že obecné principy chování obou stran a upozornění na statut úřední osoby se shoduje s mými doporučeními z příspěvku o LS a tedy to nebudu psát znovu (prokázání se odznakem a průkazem, slušnost, poučení, atd.) Tady k MS: Nejprve je třeba si uvědomit, že MS nemá s LS nic společného, řídí se jiným zákonem (ZM, tj. č. 449/2001 Sb.), má jiný okruh pravomocí a její zřízení v honitbě je povinné. Honitba je soubor honebních pozemků, tedy zjednodušeně řečeno příroda mimo intravilán = zastavěnou část obce. Jsou zde výjimky, ale to nechme stranou. Pro nás je důležité, že skoro všude při naší vyjíždce jsme v nějaké honitbě a v každé honitbě je ze zákona zřízena MS v počtu minimálně 1 osoby na každých započatých 500 ha pozemků. V reálu jde tedy odhadem o více než 17 000 mysliveckých stráží v ČR a tedy pravděpodobnost nějakou potkat je docela vysoká! (vycházím zde z počtu cca 5800 honiteb a 6,88 milionu ha honebních pozemků, tedy v průměru 1200 ha/honitba a tedy min. 3 myslivecké strážce) Honitby lze najít na adrese:

<http://apps.hfbiz.cz...portal/honitby/view/> MS žádný zákon přímo neopravňuje k použití motorového vozidla jinak a jinde než dle ZPK a ZPPK. Má sice ze zákona možnost vstupu, ale nikoliv vjezd na cizí pozemky či do lesa. V praxi ale často myslivci a MS mají vjezd do lesa domluvený a jde většinou o osoby místní, tedy znalé poměrů a vlastníků, takže bych se asi nepouštěl do protiargumentace tímto směrem. Zásadní rozdíl oproti LS je, že MS nás smí zastavit a zběžně zkontrolovat vozidlo a to i na polní cestě (v honitbě). Co tedy MS opravdu smí? Pro detaily odkazuji na plné znění zákona a zde uvádím volnou zkrácenou interpretaci pro ty, co to nechtějí celé číst: i. požadovat od osob, které jsou v honitbě se zbraní, nebo loveckou výzbrojí předložení všech

dokladů a potvrzení ii. zastavit a prohlížet v honitbě a na účelových komunikacích v honitbě dopravní prostředky včetně přepravovaných zavazadel. Tato kontrola nesmí sledovat jiný zájem než zjištění, zda tam není neoprávněně nabytá zvěř iii. zadržet osobu, kterou přistihne v honitbě při neoprávněném lovu nebo při jiné činnosti tímto zákonem zakázané se zakázanou loveckou výzbrojí iv. odejmout uvedeným osobám zbraň či výzbroj, chycenou, ulovenou nebo přepravovanou zvěř, popřípadě i loveckého psa a fretku a vykázat je z honitby v. požadovat pomoc nebo součinnost orgánů policie, popřípadě obecní policie, pokud nemůže splnění svých povinností zajistit vlastními silami a prostředky vi. ukládat a vybírat pokuty v blokovém řízení za přestupky dle ZM nebo dle zákona o přestupcích vii. vstupovat na pozemky v honitbě v rozsahu nezbytně nutném k výkonu funkce Pakliže tedy nemáte zbraň či např. uloveného zajíce nebo bažanta v zadním boxu, tak může MS řešit přestupky jen dle bodu 6, tj. ve vztahu ke zvěři (rušení klidu, hnízdění, atd.) a pak takové ty obecné typu znečišťování, poškozování, atd. To ale všichni zde registrovaní dodržují, resp. nedělají :-). Rozhodně MS nemůže dle ZM řešit legálnost vjezdu vozidla na dané místo, ale musela by argumentovat rušením zvěře, znečišťováním prostředí, atd..  
**Lagarto 28.04.2017 16:07:41**

Dotaz č. 12: Vztah pozemní komunikace a volného terénu z pohledu motoristy Jak už tu někde bylo řečeno, platí ZPPK (361/2000 Sb.) jen na pozemních komunikacích. Pozemní komunikace jsou i ty účelové. Pakliže ale není cesta či jiný pozemek účelovou komunikací (viz příspěvky 2, 3, 4 a Dotaz č. 9), tak tam ZPPK neplatí a jde buď o nějaký areál, nebo o volný terén, či o jinou plochu (např. vodní plocha). Vše tu už bylo řečeno. Pakliže tedy má motorista povolení (většinou udělené správcem či majitelem) nebo oprávnění (ze zákona) musí si být vědom neplatnosti ZPPK a chovat se dle obecných pravidel chování (například Občanský zákoník), nebo dle místních pravidel (například na krosové trati či v uzavřeném areálu). Rozhodně zde nelze argumentovat maximální rychlostí, předností zprava a dalšími věcmi dle ZPPK. Na pozemek ležící mimo silnici lze vjet z jakékoliv komunikace (vyjma dálnice) a to kdekoliv. ZPPK toto neřeší, resp. řeší právě jen dálnice (§35 „Řidič smí na dálnici vjíždět a z dálnice vyjíždět jen na místech k tomu určených.“). Tímto ale samozřejmě nejsou dotčena práva a povinnosti vyplývající z jiných zákonů, zejména fakt, že vjezd na cizí pozemek bez povolení či oprávnění je nelegální již sám o sobě. Zde pozor na pozemky mezi tělesem silnice (asfalt a krajnice) a například vaší loukou. Zde by asi šlo o neoprávněný vjezd na pozemek, většinou v majetku obce či silničního správce (ŘSD nebo krajské správa silnic) Pakliže jde o směr opačný, tj. vjíždíte na silnici (pozemní komunikaci) z volného terénu či účelové komunikace, je třeba dát vždy přednost vozidlům na této komunikaci. Zmiňuje to §23 „Při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci nebo organizovanému útvaru chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty jdoucím po pozemní komunikaci. To platí i při vjíždění z účelové pozemní komunikace nebo ze stezky pro cyklisty nebo z obytné nebo pěší zóny na jinou pozemní komunikaci.“ Na závěr ještě dodám, že se v praxi občas vyskytují u silnic červené patníky. Nemyslím balisety (takové ty žluté, bílé nebo zelené kuželky) ale směrové sloupky s dvěma odrazkami. Bílé jsou ty normální, modré v místě častého náledí (mosty, hráze) a červené označují vjezd z/na účelové komunikace či místa ležící mimo silnici. Můžou nám tedy pomoci v tom, že když vidíme červený patník, jde o účelovou komunikaci kam lze zajet a naopak řidičům říkají, že když se vracíme, tak nám nemusí dávat přednost, protože přijíždíme po účelové komunikaci.

Bohužel v praxi jde ale o ojedinělé značení, takže spolehnout se na to nedá.

Lagarto 09.01.2018 13:59:28

Doplnění nové legislativy - není v rozporu s dříve uvedeným: Při psaní vlákna jsem vycházel mimo jiné i z ČSN 736108 (LDS, neboli Lesní Dopravní Síť) z roku 1996. V roce 2016 ale vyšla nová ČSN736108 (LCS, neboli Lesní Cestní Síť). To mě loni uniklo. Stále jde ale o normu obecně nezávaznou. LCS definuje dva typy lesních cest, tedy 1. třídy (1L) a druhé třídy (2L). 1L má vždy vozovku a je celoroční, 2L je sezonní a vozovku mít nemusí, byť se zde předpokládá, či alespoň zpevnění či úprava povrchu. Je zde totiž povinné budování výhyben a odvodnění povrchu. Toto jsou cesty, tedy i účelové komunikace (VNÚK), ale taky pro kolkaře kvůli asfaltu nezajímavé. Další pak jsou lesní svážnice (3L), technologické linky (4L) a lesní stezky. Zde nejde o účelové komunikace. Na tuto normu pak navázala vyhláška 239/2017 Sb. z roku 2017, která nabyla účinnost 1.1.2018. Tento dokument je obecně závazný! Sice řeší zejména technické podmínky stavby lesních cest, používá ale stejnou terminologii i definice jako ČSN 736108 a tedy redukuje lesní cesty jen na 1L a 2L. Všechny ostatní (rozumějme nižší) třídy nejsou tedy dle vyhlášky cestami a lze dedukovat, že proto nejsou ani účelovými komunikacemi. I když ZPK definuje jako účelovou komunikace vše co je patrné v terénu (zde tedy třeba i tu svážnici), musel by kolkař dokázat dle příspěvku 3, že je tam provozována aktivně doprava (komunikační potřeba), že slouží k propojení pozemků (myšleno parcel různých vlastníků, ale linky a svážnice jsou jen v blocích lesa což nemá nic společného s pozemkem jako takovým) a že byl udělen obecný souhlas s veřejným využíváním. Z povahy věci jde přitom o dočasné linky a svážnice a pochybuji o udělení souhlasu neomezenému okruhu osob. Pro případně přistiženého motoristu jde tedy o komplikaci a argument protistrany nad rámec již dříve uvedeného. Neboli do lesa prostě motorová vozidla nepatří a toto je jen další dílčí "hřebíček do rakve" čtyřkolkaře v ČR.

Lagarto 30.01.2018 13:31:14

Dotaz č. 13: Může vlastník lesa povolit vjezd? Co vše může povolit? Co mi hrozí když povolení nemám? Odpověď je třeba hledat v LZ, tedy zák. 289/1995 Sb. v §20. Zde je taxativní výčet zakázaných činností: (1) V lesích je zakázáno a) rušit klid a ticho, b) provádět terénní úpravy, narušovat půdní kryt, budovat chodníky, stavět oplocení a jiné objekty, c) vyzvedávat semenáčky a sazenice stromů a keřů lesních dřevin, d) těžít stromy a keře nebo je poškozovat, e) sbírat semena lesních dřevin, jmelí a ochmet, f) sbírat lesní plody způsobem, který poškozuje les, g) jezdit a stát s motorovými vozidly, h) vstupovat do míst oplocených nebo označených zákazem vstupu, i) vstupovat do porostů, kde se provádí těžba, manipulace nebo doprava dříví, j) mimo lesní cesty a vyznačené trasy jezdit na kole, na koni, na lyžích nebo na saních, k) kouřit, rozdělávat nebo udržovat otevřené ohně a tábořit mimo vyhrazená místa, l) odhazovat hořící nebo doutnající předměty, m) narušovat vodní režim a hrabat stelivo, n) pást dobytek, umožňovat výběh hospodářským zvířatům a průhon dobytka lesními porosty, o) znečišťovat les odpady a odpadky. Přičemž vlastník lesa může udělit výjimku z bodů a-k. Neboli vlastník lesa vám (jednotlivci - viz níže) skutečně jízdu v lese může povolit. V tom případě jde o les dle LZ, takže včetně porostu, lesních cest, mýtin, pasek, atd. Je zde ale jedno "ALE". Pakliže jedete ve skupině za účelem rekreační či sportovní jízdy, popř. byste si chtěli v lese tzv. vyjezdít dráhu, pak jde o tzv. organizovanou nebo hromadnou sportovní akci viz bod 5 téhož paragrafu a zde je třeba souhlas orgánu státní správy lesů. Ten bude chtít znát mj. stanovisko vlastníka, ale bude to zkoumat i

z pohledu obecné ochrany přírody (ZŽP), či třeba z hlediska základních povinností, kde např. v §11 se hovoří, že "(4) Nikdo nesmí bez povolení užít lesní pozemky k jiným účelům, pokud tento zákon nestanoví jinak". V případě vlastníkem nepovolené jízdy jednotlivce hrozí na místě pokuta od Lesní stráže do 5,000 Kč., u skupiny (sportovní akce) pak teoreticky až 15,000 Kč. Oboje vyplývá z §53, odst. 2. Lze to ale řešit i napomenutím (dříve domluvou), viz příspěvek o lesní stráži. Zde možná někteří namítnou, že si protiřečím, když jsem v onom příspěvku uvedl max. výši 2,000 Kč. To jsem psal na jaře 2017 a vyplývalo to ze zákona č. 200/1990 Sb. (o přestupcích), který byl ale k 1. 7. 2017 zrušen a nahrazen č. 250/2016 Sb. kde je sice omezení do 1,000 Kč, ale s podmínkou pakliže zákon nestanoví jinak (LZ jinak stanoví právě na 5,000 a 15,000). Pakliže se to nevyřeší na místě a přestupek se dostane ke správnímu orgánu, pak dle §54 lze uložit pokutu až 100,000 Kč.

Lagarto 12.02.2018 14:57:21

Dotaz č. 14: Stráž přírody (SP) V dotazu č. 10 a 11 jsem se věnoval Lesní stráži (LS) a Myslivecké stráži (MS). Stráž přírody lze potkat většinou v chráněných územích a národních parcích. A tam slušný čtyřkolkář nejezdí. Ale pro úplnost doplňuji i Stráž přírody (SP). Jak jsem již uvedl, jde často o funkci terénních pracovníků NP, popř. CHKO. V případě NP jsou tito strážci většinou profesionálními zaměstnanci a tím se liší od ostatních stráží (lesní, myslivecká, rybářská). Mimo NP a CHKO je pravděpodobnost setkání se SP mizivá. Jsou většinou zřízeny AOPK, tedy místní pobočkou Agentury ochrany přírody a krajiny ČR a tedy se často zaměřují právě na CHKO. Jde o to, že Stráž přírody se řídí dle ZOPK (tj. zák. č. 114/1992 Sb.) a toto jí dává jisté pravomoci a vážnost nejen v lese a honitbě, ale i na dalších místech přírody a krajiny. Jde tedy o nejuniverzálnější stráž, a proto se používá právě v NP a CHKO. V obecné rovině chování a jednání stráže i kontrolované osoby odkáží na dotazy 10 a 11 (příspěvky #22 a #23). Procesní věci, vystupování, průkaz a odznak, statut úřední osoby, řešení případných přestupků, atd. je velmi obdobné a není třeba toto opakovat. Stráž přírody často mívá stejnokroj či uniformu NPO, CHKO, AOPK, ale není to podmínkou. Stráž přírody - strážce je oprávněn k těmto úkonům: • zjišťovat totožnost osob, které porušují předpisy na ochranu přírody • ukládat a vybírat blokové pokuty za přestupky na úseku ochrany přírody • vstupovat na cizí pozemky • zadržet ke zjištění totožnosti osobu podezřelou z porušování předpisů o ochraně přírody a krajiny • požadovat pomoc nebo součinnost PČR • pozastavit rušivou činnost Kolkaře v terénu tedy kontrolovat může! Jezdit do chráněných oblastí, natož NP je dle mého názoru přes čáru, ale když se tak stane, tak je třeba vystupovat vstřícně. Zejména hranice CHKO se dá přehlédnout a pouhé odbočení na pěšinu či polní cestu je porušením zákona aniž bychom si toho byli v danou chvíli vědomi. Proto je dobré vystupovat vstřícně, věcně a nekonfliktně. Motorista, který jen po cestě jede, asi nebude pro stráž exemplárním nepřítelem a vyřeší se to domluvou. Motorista, který tam ale driftuje už terčem bude. Zde opět odkazuji na předešlé příspěvky ohledně jednání s úřední osobou a snahou se vyhnout řešení na úřadě. U jízdy v NP nebo CHKO s námi úřad slitování mít určitě nebude a pokuta je až 100.000,- Kč. Na rozdíl od LS a MS má Stráž přírody něco jako profesní komoru - asociaci strážců přírody ČR. Dále profesní vedení AOPK a metodické vedení MŽP. Vystupování SP je tedy, jak vidno, často více formální a profesionálnější.

Lagarto 12.02.2018 15:01:02

Dotaz č. 15: Rybářská stráž (RS) Tak do čtveřice všeho dobrého ještě ta Rybářská stráž. Ta je zřizována k ochraně řádného výkonu rybářského práva a chovu ryb dle zák.

č. 99/2004 Sb. Je to podobné jako u Myslivecké stráže (MS). Každý revír musí mít stráž, kterou navrhuje uživatel revíru. RS je v ČR kolem 1000 osob a většinou kontrolují večer a nad ránem, kdy rybáři loví. Potkat RS je pro čtyřkolkáře tedy spíše vzácností. Stejně jako MS řeší myslivost v honitbě, tak RS řeší zejména otázku legálnosti lovu (povolenky, pytláctví, lov hájených ryb, použití nepovolených prostředků, apod.) a je jakousi kontrolní institucí rybářů. Nepřímo pak na rybářských stanovištích a v bezprostředním okolí vodních ploch kontroluje i další věci (například nepořádek), ale řešit je přímo nemůže. Na místě ale může být společná hlídka s LS, MS, nebo SP a pak je na problém zaděláno. Stejně tak je třeba respektovat práva majitelů pozemků, ale toto jsme již probrali. Vůči obecné (tzv. nelovící) veřejnosti v přírodě má minimum pravomocí, asi nejméně ze všech stráží. To se ale mění ve chvíli, kdy by například motorista vjel svým vozidlem přímo do revíru, resp. do řeky, rybníka a tím porušil ochranu rybářského práva, resp. znečistil vodu, protože RS má přímo povinnost zjišťovat zdroje a příčiny znečištění vody v rybářském revíru. Oprávnění Rybářské stráže:

- kontrolovat osoby lovící ryby nebo vodní živočichy, zda jsou k tomu oprávněné, a zda provádí lov řádně a dle zákona
- kontrolovat lovicím rybářské lodky, náradí, nádrže a vezírky nebo jiné nádoby sloužící k ponechání ulovených ryb z hlediska dodržování rybářského práva
- kontrolovat osoby lovící pomocí elektrického proudu, zda jsou k lovu od příslušného orgánu státní správy oprávněni, jakož i jejich způsobilost k lovu elektrickým proudem
- kontrolovat rozsah užívání vod a jejich kvalitu, stejně jako užívání vodohospodářských děl na toku z hlediska ochrany rybářského práva
- vstupovat na pozemky, stavby, jezy, rybí přechody, v souvislosti s výkonem funkce RS a užívat k tomu v nezbytné míře i existující přístupové cesty. Prokázání totožnosti smí RS požadovat pouze od osoby lovící ryby nebo vodní živočichy. Nikoliv tedy například od motoristy parkujícího u řeky, nebo projíždějícího po cestě kolem rybníka. Rybářská stráž naopak nesmí
- kontrolovat batohy, zavazadla, vozidla
- sankcionovat a postihovat za přestupky proti jiným zákonům, než je zákon o rybářství, např. porušení zákazu vjezdu, stanování, parkování, táboření, rozdělávání ohně, atd. Kolkaře v terénu tedy kontrolovat nemůže! Jinak rybářská stráž má opět odznak a průkaz, je úřední osobou, atd. Má tedy jistou ochranu, ale také odpovědnost a povinnosti, viz příspěvky #22 a #23. Vše toto již bylo tedy napsáno, takže to nebudu znovu kopírovat.

Lagarto 21.03.2018 12:45:41

Dotaz č. 16: Maximální možná výše sankce Jelikož stále panuje nejasnost kdy jde o přestupek s pokutou do 5,000.- Kč a kdy o správní delikt se sankcí do 100,000.- Kč, pokusím se to nyní lépe vysvětlit s využitím citace pí. Neshybové z Lesů města Brna, a. s., která to v jednom článku trefně vystihla ve dvou větách: citace>>> "Houbař jede do lesa les užívat k houbaření a poruší zákaz vjezdu – za tento přestupek se může uplatnit sankce do 5000,- Kč. Motorkář, který si sem přijíždí zajezdit, tedy nejde les obecně užívat, ale jde sem konat činnost zakázanou – správní delikt s možnou sankcí do 100 000,- Kč, při opakovaném jednání do jednoho roku 200 000 Kč."

Lagarto 21.03.2018 15:35:54

Dotaz č. 17: Obecní Stráž Popsal jsem výše čtyři stráže, ale některým to nedalo a chtějí doplnit stráž pátou... V některých obcích se objevila Obecní stráž. Tato ale není právně nijak zakotvena a jde fakticky o soukromou bezpečnostní agenturu, pracující pro obec na smluvní bázi. Pro menší obce je zřízení vlastní obecní či městské policie ekonomicky nemožné (náklady na obecního strážníka jsou kolem 600-900 tisíc Kč/rok) a proto volí cestu smluvní agentury. Ta většinou dodá ceník služeb (výjezdy, počet

hodin místní příslušnosti, non-stop telefonní linka, atd.) a pro obec se pak jedná o náklad v řádu desítek tisíc Kč měsíčně. Agentura může provádět i vzdálený dohled (umístí kamery a alarmy a napojí je na svůj PCO). Vůči občanům nicméně obecní stráž nemá žádné pravomoci, resp. jen ty obecné, které máme všichni. Obecní stráž tedy nemůže pokutovat, nemůže zastavit vozidlo, nemůže nasadit botičku, nemůže chtít vidět OP, ŘP ani OTP, atd. V těchto případech musí volat PČR nebo MP. Nosit palnou zbraň může jen jako občan se zbrojním průkazem a tedy například to nesmí být viditelně a nesmí ji použít jako donucovací prostředek, ale jen jako nástroj sebeobranu. Už vůbec nemůže být řeč o úřední osobě, kterou samozřejmě obecní stráž není. Prostě a dobře to není Policie ČR, ani Městská Policie, ale jen bezpečnostní agentura, byť na uniformě má třeba napsáno "Obecní Stráž". Na druhou stranu její pracovníci mají většinou nějaká školení, mají povědomí o právních předpisech, znají místní poměry a jsou většinou i vybaveni technikou na dokumentování přestupků a trestných činů. Takže lze očekávat, že takovýto "sekuriták" má někde na uniformě kamerku, má v kapse fotoaparát, má v autě nahrávání, je uvědomělý a hlavně je hodnocený nadřízenými za to, že občas něco pořeší, nebo nahlásí. Pakliže se totiž v obci nic nekalého nebude dít, tak si tu bezpečnostní agenturu v budoucnu nebudou přece platit, že? Pro kolkaře ale není tento člověk nebezpečný a nemá vůči němu žádnou pravomoc. Vlastně kolkaře může jen udat, stejně jako jakýkoliv jiný "aktivní a uvědomělý občan".

Lagarto 27.08.2018 11:21:48

Poznámka k probíhajícím suchům: Někteří možná zaznamenali, že již od července platí v některých krajích zákaz jízdy po účelových komunikacích, stání v terénu, vjezd do lesa, atd. V některých okresech jsou dokonce lesy zcela uzavřeny návštěvníkům. Jde o opatření krajského úřadu, popř. úřadu obce s rozšířenou působností reagující na mimořádnou situaci, v tomto případě sucho. Toto bychom měli respektovat, zde už končí sranda a jde v případě založení požáru o velký průser. Předminulý víkend jsem na trati vyslechl rozhovor dvou mladých chlapců se sportovními kolkami, jak si vyprávěli o jízdě v lese po suchém listí předchozí den. Nechci nikomu sahat do svědomí, ale zejména majitelé sportek by se měli zamyslet. Často mají upravené výfuky z kterých šlehají jiskry a další úpravy. Spodní část kolky je pak zcela otevřená a hřavé části se dotýkají porostu. Jedna věc je lesem při normální situaci projet po cestě a druhá je blbnout v období extrémního sucha v porostu. Takže lidé a kolkaři myslete. Nejde primárně o zákaz, či vyhlášku, ale o zdravý rozum. Příklad opatření:

<https://www.kr-stred...kaz-rozdelavani-ohnu>