

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Komu náleží vlastnické právo k náhradní veřejné komunikaci postavené investorem?

Nejvyšší soud ve svém poměrně nedávném rozhodnutí ze dne 23. 6. 2026, sp. zn. 22 Cdo 2142/2025 (dále jen „Rozhodnutí“), posuzoval dosud neřešenou otázku určení vlastnického práva k náhradním veřejným komunikacím, které na vlastní náklady vybudoval investor jako „náhradu“ za původní zrušenou komunikaci. Podle Nejvyššího soudu jde o plnění veřejnoprávní povinnosti směřující k zachování dopravní obslužnosti dotčeného území, přičemž vlastníkem náhradní komunikace je zpravidla původní vlastník zrušené komunikace, tedy obec nebo stát. Rozhodnutí přináší důležité vodítko pro obce, stát i investory při řešení vlastnických vztahů k náhradní dopravní infrastruktuře.

Spor o určení vlastnického práva

Předmětem tohoto sporu byly zpevněné plochy nacházející se v Brně, a to zejména chodníky, obrubníky, zelené plochy, odvodňovací zařízení, osvětlení a komunikace. Tyto sporné plochy byly v roce 1995 vybudovány právním předchůdcem žalobce – investorem – v souvislosti s výstavbou rozsáhlého areálu, a to podle tehdy účinného § 18 odst. 9 zákona č. [135/1961](#) Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon), ve znění účinném do 31. 3. 1997. Předmětná výstavba si zároveň vyžádala zrušení části původní veřejné komunikace, kterou nově vybudované komunikace nahradily. Investor proto tvrdil, že vlastnické právo k nově vybudovaným komunikacím nabyt již jejich samotnou výstavbou. V důsledku fúze sloučením v roce 2015 pak mělo vlastnické právo přejít na žalobce jako jeho právního nástupce.

Ve prospěch tohoto tvrzení svědčila rovněž skutečnost, že podle investora nikdy nedošlo k formálnímu převodu vlastnického práva ke komunikacím na statutární město Brno. Přestože mezi stranami v letech 2014 až 2017 probíhala jednání směřující k vypořádání jejich vztahů, investor se i nadále považoval za vlastníka sporných ploch.

Kdo se stává vlastníkem náhradní komunikace?

Městský soud v Brně žalobu investora, kterou se domáhal určení svého vlastnického práva ke sporným plochám, zamítl. Dospěl k závěru, že investor v řízení neprokázal existenci vlastnického práva, a tedy ani právní titul, na jehož základě by bylo možné jeho vlastnictví dovodit. Podle soudu proto nebylo možné žalobnímu návrhu vyhovět pouze na základě skutečnosti, že komunikace a další související sporné plochy byly v minulosti vybudovány právním předchůdcem žalobce.

Při posouzení vlastnického práva soud vycházel především z právní úpravy účinné v době výstavby areálu. Relevantní ustanovení představoval zejména § 18 odst. 9 zákona č. [135/1961](#) Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon), ve znění účinném do 31. 3. 1997. Soud přitom nepřisvědčil výkladu žalobce, podle něhož by již samotnou výstavbou nových komunikací vzniklo na straně investora vlastnické právo k těmto stavbám. Za podstatné naopak považoval okolnosti, za nichž byly předmětné komunikace vybudovány, a zejména jejich funkční a právní souvislost s původní veřejnou komunikací.

Významnou skutečností podle soudu bylo, že nové komunikace nebyly vybudovány jako samostatná infrastruktura určená výlučně pro potřeby investora, nýbrž jako náhrada za část původní veřejné komunikace, která musela být v souvislosti s výstavbou areálu zrušena. Nově vybudované komunikace tak podle soudu převzaly funkci původní veřejné komunikace a byly od počátku určeny k zajištění veřejné dopravní obslužnosti.

Soud dále přihlédl k následnému právnímu a faktickému režimu předmětných komunikací. Ty byly v roce 2010 označeny jako místní komunikace III. třídy a jejich účel spočíval ve veřejném užívání a zajišťování dopravní obslužnosti území. Vlastnické právo pak podle soudu prvního stupně přešlo na žalovaného podle § 3 odst. 1 a § 6 odst. 1, 2 písm. c) zákona č. [13/1997](#) Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném od 1. 4. 1997, neboť se jedná o pozemní komunikace sloužící veřejné dopravní obslužnosti. Podle soudu proto nebylo možné při posuzování vlastnického práva odhlédnout od skutečnosti, že komunikace svou povahou a způsobem užívání plnily funkci veřejné dopravní infrastruktury.

Zvláštní právní režim náhradních komunikací

Krajský soud v Brně jako soud odvolací následně svým rozsudkem potvrdil rozhodnutí soudu I. stupně, byť se v některých otázkách od jeho odůvodnění odchýlil.

Odvolací soud zdůraznil, že stavby dálnic, silnic a místních komunikací nejsou bez dalšího součástí pozemků, na nichž se nacházejí, ale představují samostatné předměty právních vztahů. Otázku jejich vlastnictví je proto nutné posuzovat samostatně, a to podle právní úpravy účinné v době jejich vzniku.

Krajský soud proto odmítl argumentaci soudu I. stupně, podle níž by žalovaný, tedy statutární město Brno, nabyl vlastnické právo k předmětným komunikacím automaticky na základě pozdější právní úpravy obsažené v zákoně č. [13/1997](#) Sb., o pozemních komunikacích, účinné od 1. 4. 1997. Podle soudu žalovaný nenabyl vlastnictví k předmětným stavbám ex lege podle § 9 odst. 1 tohoto zákona, neboť komunikace byly zhotoveny již v roce 1995. V době jejich výstavby se otázka nabývání vlastnického práva ke stavbám řídila zákonem č. [40/1964](#) Sb., občanským zákoníkem, ve znění účinném do 31. 12. 2013. Podle tehdejší obecné soukromoprávní úpravy nabýval vlastnictví ke stavbě stavebník, který ji uskutečnil s úmyslem mít ji pro sebe.

Podle odvolacího soudu by však takový závěr nebyl v souladu se smyslem a účelem tehdy platné zvláštní právní úpravy pozemních komunikací, konkrétně § 18 odst. 9 zákona č. [135/1961](#) Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon). Předmětné komunikace totiž nebyly budovány jako běžné soukromé stavby investora, ale jako náhradní komunikace za původní veřejnou komunikaci, jejíž zrušení si vyžádala výstavba areálu a jejímž vlastníkem byl stát.

Odvolací soud tak dospěl k závěru, že ačkoli by obecná soukromoprávní úprava mohla při izolovaném posouzení svědčit ve prospěch investora, v daném případě je třeba zohlednit zvláštní právní režim náhradních komunikací. Právě ten podle Krajského soudu vedl k závěru, že vlastnické právo k předmětným komunikacím náleželo žalovanému, a nikoli žalobci jako jejich původnímu investorovi.

Výstavba náhradní komunikace jako veřejnoprávní povinnost

Ustanovení § 18 odst. 9 zákona č. [135/1961](#) Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon), ve znění účinném od 1. 1. 1995 do 31. 3. 1997, stanovilo, že pokud měla být v důsledku jiné investiční výstavby zrušena dálnice, silnice nebo místní komunikace, byl investor této stavby povinen zajistit výstavbu odpovídající náhradní komunikace. Zákon však výslovně neřešil otázku, komu bude nově

vybudovaná náhradní komunikace patřit. Odpověď na tuto otázku proto bylo třeba hledat prostřednictvím teleologického a systematického výkladu, se zřetelem k právní povaze veřejných komunikací a k následné systematice zákona č. [13/1997](#) Sb., o pozemních komunikacích, účinného od 1. 4. 1997.

Smyslem citovaného ustanovení bylo zachovat dopravní obslužnost území i po zrušení stávající veřejné komunikace. Účelem nebylo vybudovat přesnou kopii původní komunikace, ale vytvořit funkční náhradu, která bude schopna plnit stejnou dopravní úlohu a zajistí zachování veřejného zájmu na bezpečné, plynulé a obecně přístupné dopravě. Pojem „náhradní komunikace“ je proto třeba chápat jako funkční ekvivalent původní komunikace, který odpovídá dopravním potřebám daného území z hlediska kapacity, bezpečnosti i kategorie komunikace. Ostatně i pozdější judikatura Nejvyššího soudu připouští, že při nahrazování komunikací nelze vždy zachovat všechny původní parametry, avšak nově vybudovaná komunikace musí být z hlediska provozu vyhovující.^[1]

Z této koncepce zároveň vyplývá, že **investor plnil toliko zvláštní veřejnoprávní a kompenzační povinnost**. Jestliže svojí investiční činností způsobil zrušení veřejné komunikace, byl povinen na vlastní náklady zajistit vznik komunikace nové. Nešlo však o vybudování soukromé dopravní cesty, nýbrž o zajištění pokračování veřejné dopravní infrastruktury.

Role investora je v tomto systému pouze dočasná a kompenzační. Investor je adresátem povinnosti zajistit výstavbu náhradní komunikace, nikoli osobou, kterou by zákon zamýšlel učinit jejím trvalým vlastníkem. Jeho úkolem je komunikaci vybudovat a předat tak, aby příslušný veřejný vlastník mohl bez přerušení vykonávat její správu, údržbu a zajišťovat obecné užívání. Pokud by totiž například místní komunikace zůstala ve vlastnictví investora, vznikla by obtížně řešitelná situace, kdy by výkon veřejné správy nad komunikací nebyl propojen s vlastnictvím veřejnoprávního subjektu, což je model, s nímž právní řád nepočítá.

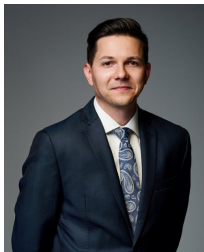
Přestože však tehdejší právní úprava výslovně nestanovila, kdo má být vlastníkem nově vybudované náhradní komunikace, systematika právní úpravy veřejných komunikací vede k závěru, že vlastnické právo musí náležet stejnému subjektu, který byl vlastníkem komunikace původní. Tento závěr podporuje i následná právní úprava obsažená v zákoně č. [13/1997](#) Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném od 1. 4. 1997, podle níž je vlastníkem dálnic a silnic I. třídy stát, silnic II. a III. třídy kraj a vlastníkem místních komunikací obec. Zákonodárce tak jednoznačně spojuje jednotlivé kategorie komunikací s konkrétním veřejnoprávním vlastníkem.

Z těchto důvodů Nejvyšší soud uzavřel, že vlastníkem náhradní komunikace vybudované podle § 18 odst. 9 zákona č. [135/1961](#) Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon), ve znění účinném od 1. 1. 1995 do 31. 3. 1997, je ten subjekt, který byl vlastníkem komunikace původní.

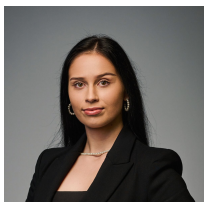
Důsledek pro investory a veřejné vlastníky

Význam tohoto rozhodnutí lze spatřovat zejména jako vodítko pro případy z minulosti, kdy se investoři s odstupem řady let domáhají vlastnického práva ke komunikacím, které v souvislosti se svými stavebními záměry vybuvovali jako náhradu za původní veřejné komunikace.

Závěry soudů v tomto směru naznačují, že samotné financování a fyzická realizace náhradní komunikace investorem ještě neznamenají, že investor jejím vybudováním nabyt také vlastnické právo. Při posuzování vlastnictví je třeba zohlednit především účel, za kterým byla komunikace vybudována, právní režim původní komunikace a povinnost investora zajistit její náhradu v rámci realizace svého stavebního záměru.



Mgr. Jan Mučka,
advokát, společník



Mgr. Marcela Vaňková,
advokátní koncipientka



[HSP & Partners advokátní kancelář s.r.o.](#)

Vodičkova 710/31
110 00 Praha 1

Tel.: +420 734 363 336
e-mail: sekretariat.praha@akhsp.cz

[1] srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 23. 9. 2022, sp. zn. 25 Cdo 1626/2021

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Ban, omezení zpeněžení či zablokování účtu? Jaká máte práva vůči platformě? Ochrana streamerů a dalších tvůrců ve světle DSA](#)
- [Povaha sjezdů](#)
- [Zaplatit za logo nestačí. Jaká práva skutečně získáváte?](#)
- [Výslech advokáta účastníka řízení coby důkazní prostředek](#)
- [Rozhodnutí Nejvyššího soudu ke změně klíče pro stanovení příspěvků na správu domu a pozemku, k samotnému stanovení příspěvků a k rozúčtování nákladů na služby](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 41.: Záruka za jakost v kupní smlouvě](#)
- [Dvacet let vlastní cestou. Arthur Braun o svobodě, číslech a lidském elementu advokacie](#)

- [Komu náleží vlastnické právo k náhradní veřejné komunikaci postavené investorem?](#)
- [AML rizika u luxusních nákupů](#)
- [Recentní judikatura Nejvyššího soudu k důvodům neplatnosti usnesení valné hromady](#)
- [Tlačítko pro odstoupení od smlouvy jako nový standard spotřebitelského online rozhraní](#)