

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

Odpovědnost státu za havarijní stavy mostů v ČR

Po nedávné nešťastné události v Janově, kdy pád místního dálničního mostu zapříčinil smrt několika desítek lidí a obrovské majetkové újmy, a obdobné události, vyvstává mnoho otázek nejen o aktuálním stavu mostů v České republice, ale i o možnostech a subjektech odpovědných za případnou újmu ve formě majetkové újmy nebo nemajetkové újmy na zdraví či životě. Řekněme si, jaká rizika státu hrozí?



Z aktuálních údajů z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR Ředitelství silnic a dálnic České republiky vyplývá, že na území České republiky se nachází celkem 17 545 mostů.[1] Stav jednotlivých mostů se pak posuzuje podle určité škály s číselným značením od jedné do sedmi, kdy nejvyššímu stupni odpovídá havarijní stav. **Mostů v havarijním stavu je na území republiky téměř devadesát, z toho šest na státních silnicích.**[2]

Pro účely tohoto článku se zaměříme především na problematiku škod při případném zřícení mostní konstrukce, respektive mostů, jež jsou ve vlastnictví státu. Dle zákona[3] je vlastníkem dálnic a silnic I. třídy stát. Součástí těchto komunikací jsou pak mimo jiné[4] mostní objekty. **Zákon o pozemních komunikacích pak normuje otázky odpovědnosti za škodu, avšak pouze v případě škod vzniklých z důvodů závad ve sjízdnosti komunikací.**

Otázku odpovědnosti za případnou škodu při pádu mostního objektu najdeme v ustanoveních občanského zákoníku, dále jen „OZ“, a to ve zvláštní části upravující jednotlivé speciální skutkové podstaty.

Tímto konkrétním ustanovením je § 2938 odst. 1 OZ, který upravuje odpovědnost za škodu při zřícení budovy nebo odloučení její části v důsledku vady budovy nebo jejího nedostatečného udržování. **Za těchto okolností pak výše uvedené ustanovení povolává k odpovědnosti vlastníka dané věci, tedy stát.**

Předpoklady vzniku povinnosti nahradit újmu pak dle § 2938 odst. 1 OZ jsou:

1. vznik újmy,
2. vadnost budovy, případně její nedostatečné udržování,
3. škodná událost v podobě zřícení budovy či odloučení její části,
4. příčinná souvislost mezi vadou budovy či nedostatečným udržováním a škodnou událostí,
5. příčinná souvislost mezi škodnou událostí a vznikem újmy a
6. zavinění vlastníka – to se však s odkazem na § 2911 presumuje.[5]

Pro správnou aplikaci skutkové podstaty § 2938 odst. 1 na situace zřízení mostní konstrukce je třeba vyložit pojem **budova**. OZ tento pojem nikterak nevymezuje. Naskytá se možnost využití definice v zákoně o katastru nemovitostí[6], ve znění pozdějších předpisů, který budovou rozumí nadzemní stavbu spojenou se zemí pevným základem, která je prostorově soustředěna a navenek převážně uzavřena obvodovými stěnami a střešní konstrukcí, avšak tato definice je neúplná a málo využitelná pro naše účely.[7] Vzniká tak na tomto místě otázka, zdali bylo úmyslem zákonodárce odpovědnost týkající se toliko budov v obecném pojetí, s přihlédnutím k výše uvedené definici, jako obvodových zdí se střešní konstrukcí, a to v různých fázích výstavby[8], nebo zde vznikla mezera v zákoně a s ní související prostor pro aplikaci analogie legis ve prospěch i jiných staveb, např. právě mostů.[9]

S ohledem na obdobnou úpravu a zřejmou inspiraci v zahraničních právních úpravách, zejména rakouské a německé, kde řešení spatřují nejen v pojmu budova, ale i v každém jiném díle zřízeném na pozemku, lze učinit závěr o možnosti použití analogie ve smyslu § 10 OZ.

K vadě mostu, jako budovy

Z ustanovení § 2938 odst. 1 pak jasně vyplývá povinnost vlastníka pečovat o to, aby budova (most) neměla vadu a o stálou údržbu budov (mostů). Obecně lze říci, že budova je vadná, neposkytuje-li s ohledem na svůj účel dostatečnou míru bezpečí. Nároky na tuto míru bezpečnosti bezpochyby narůstají s mírou přístupnosti veřejnosti. **Tedy s ohledem na povahu komunikací, jež denně přepravují značné množství osob a zboží, budou nezbytně narůstat i nároky kladené na stát ve věci péče o mosty.**

K odpovědnosti konkrétního subjektu za pád mostu

Stát jako vlastník dálnic a silnic I. třídy je současně vlastníkem i mostů, které jsou v souladu s § 12 odst. 1 b) ZPK jejich součástí. Pokud se tedy nevyviní (exkulpace) s ohledem na presumované zavinění dle § 2911 OZ, případně neprokáže, že vynaložil potřebnou péči v rámci údržby mostní konstrukce a její kontroly, bude odpovídat za vzniklou škodu z důvodu vlastnictví tak, jak to předvídá ustanovení § 2938 odst. 1 OZ.

K věcné legitimaci

Pasivně věcně legitimován ve sporu o náhradu škody při pádu mostu tak bude v souladu s výše uvedeným Česká republika. Ředitelství silnic a dálnic České republiky v tomto případě věcně legitimováno nebude. Ředitelství silnic a dálnic České republiky je sice subjektem práva, jako tzv. příspěvková organizace státu, avšak je pouze oprávněna hospodařit s majetkem státu, a to na základě práv a povinností, jež na něj coby na subjekt práva převedl na základě dobrovolného projevu vůle.[10]

K procesní legitimaci

K otázce procesní legitimace a řádného označení žalovaného je třeba v souladu se zákonem[11] uvést následující. Kdo je oprávněn zastupovat stát v občanském soudním řízení definuje zákon v ustanovení § 21a odst. 1 OSŘ. **V souladu s ustanovením § 79 odst. 1 OSŘ je pak nezbytné pro úplnost žalobního návrhu při žalování státu označit příslušnou organizační složku oprávněnou jednat v řízení za stát.** V případě odpovědnosti státu za škodu při pádu silničního mostu by touto organizační složkou dle § 3 zákona o majetku České republiky[12] bylo Ministerstvo dopravy jakožto ústřední orgán státní správy s působností ve věcech dopravy v souladu s kompetenčním zákonem.[13]

Stát v majetkovém a reputačním riziku

Je evidentní, že pokud stát nebude včas reagovat na havarijní stav některých mostních konstrukcí, vystavuje se riziku stamilionových škod, nehledě na reputační riziko, které je logicky s podobnými událostmi spojeno. To vše navíc v situaci, kdy v ČR poslední dobou vznikají každou chvíli specializované subjekty na vymáhání škod v určitých oblastech. Je tedy vhodné, aby se stát o stav mostů v ČR řádně staral.



JUDr. Jakub Dohnal, Ph.D.,
advokát, partner

Richard Sukup

[ARROWS advokátní kancelář, s.r.o.](#)

V Jámě 699/1
110 00 Praha 1

Tel.: +420 910 058 058
e-mail: dohnal@arws.cz

[1] Dokumenty jsou dostupné ke stažení >>> [zde](#).

[2] Tamtéž. Dále viz SAPÍK, Lukáš. Téměř 90 mostů 'na spadnutí'. Podívejte se, kde v Česku jsou ty v nejhorším stavu [online]. iRozhlas.cz, 5. února 2018. K dispozici >>> [zde](#).

[3] Ustanovení § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „ZPK“ či „zákon o pozemních komunikacích“,

[4] dle ustanovení § 12 odst. 1 písm. b) ZPK

[5] BEZOUŠKA, Petr. In HULMÁK, Milan (ed). Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2014, s. 1643.

[6] kterou obsahuje ustanovení § 2 písm. l) zákona č. [256/2013](#) Sb., o katastru nemovitostí

[7] DOHNAL, Jakub. K právní úpravě škody způsobené vadou budovy či její údržbou dle občanského zákoníku. Právní rozhledy, 2015, roč. 26, č. 8, s. 270

[8] Blíže tamtéž, s. 271

[9] BEZOUŠKA, Petr. In HULMÁK, Milan (ed). Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2014, s. 1643.

[10] Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. února. 2012, sp. zn. 25 Cdo 1220/2010: „Svěření majetku do správy žalovaného jako projev vůle odpovědného subjektu totiž neznamená převod veškerých práv a povinností vyplývajících z vlastnického práva státu a derogaci výslovného znění zákona (nejedná se o výkon vlastnických práv).“

[11] Ust. § 79 odst. 1 ve spojení s § 21a odst. 1 zákona č. [99/1963](#) Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdější předpisů, dále jen (OSŘ)

[12] č. [219/2000](#) Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „ZMČR“.

[13] Viz § 1 a § 17 zákona. č. [2/1969](#) Sb., kompetenční zákon, ve znění pozdějších předpisů.

Další články:

- [Systémová podjatost ve správním řízení aneb požadavek na překročení nadkritické míry rizika systémové podjatosti](#)
- [Bezpilotní systémy vlastní konstrukce v kategorii Specific: regulatorní požadavky a praktické aspekty](#)
- [Pacht závodu a zákaz přenechání věci třetí osobě](#)
- [Digitální důkazy z webu v soudním řízení: jak doložit, co bylo online zveřejněno?](#)
- [Nepravomocné povolení stavby a změna územního plánu](#)
- [Letiště a letecké stavby](#)
- [Nejvyšší správní soud vymezuje nové hranice zneužití práva u běžných nákladů na reklamu](#)
- [Limity dohledu nad výkonem znalecké činnosti](#)
- [Stavebníci získávají od roku 2026 silnější pozici v soudních sporech o povolení stavby](#)
- [Novela zákona o spotřebitelském úvěru: zásadní regulatorní přelom, který změní finanční trh i praxi poskytovatelů spotřebitelských úvěrů](#)
- [Regulace cen taxislužby v roce 2026: co se mění a jaké mají obce možnosti?](#)