

## **NĚKOLIK POZNÁMEK K ODPOVĚDNOSTI ZA ŠKODU ZPŮSOBENOU ZÁVADOU VE SJÍZDNOSTI A SCHŮDNOSTI POZEMNÍ KOMUNIKACE**

PETR POSPÍŠIL

Krajský úřad Moravskoslezského kraje a Právnická fakulta Masarykovy  
univerzity, Česká republika

### **Abstract in original language**

Předmětem předkládaného příspěvku je aktuálně diskutovaná otázka odpovědnosti za škody způsobené závadou ve sjízdnosti a schůdnosti pozemní komunikace. Na základě nálezu Ústavního soudu č. I.ÚS 2729/08 ze dne 2. 7. 2009 je potvrzena objektivní odpovědnost kraje jako vlastníka pozemní komunikace za škodu vzniklou závadou ve sjízdnosti. Aktuální právní předpisy neobsahují žádné ustanovení, které by zakotvovalo odpovědnost správce silnice (příspěvkové organizace) za škodu vzniklou závadou ve sjízdnosti. Specifická situace nastává u odpovědnosti za škody vzniklé v důsledku závady ve schůdnosti pozemní komunikace. Za škody, jejichž příčinou byla závada ve schůdnosti průjezdního úseku silnice totiž neodpovídá vlastník silnice, nýbrž vlastník místní komunikace. V předkládaném příspěvku je tato situace rozebírána na podkladě konkrétního případu z praxe Moravskoslezského kraje, který byl řešen příslušnými soudy.

### **Key words in original language**

Odpovědnost; škoda; pozemní komunikace; sjízdnost; schůdnost; průjezdní úsek; kraj; příspěvková organizace.

### **Abstract**

The subject of proposed contribution is at present discussed question of liability for harm done by the defect of trafficability for vehicles and pedestrians on the road. There is confirmed the liability of region as the owner of the way for harm done by the defect of trafficability for vehicles on the basis of the decision nr. I.ÚS 2729/08 of Czech Constitutional Court. There cannot be found the liability of allowance organization for harm done by the defect of trafficability for vehicles in the Czech law. There is a different situation as to the liability for harm done by the defect of trafficability for pedestrians on the road in the developed area of the city. The owner of the way is not responsible for harm done by the defect of trafficability for pedestrians on the road in the developed area of the city because Czech law shifts the responsibility to the owner of the village road (municipality). The situation is discussed on the basis of real case from Moravian-Silesian region in the proposed contribution.

### **Key words**

Liability; defect; road; way; trafficability for vehicles; trafficability for pedestrians; developed area of the city; region; allowance organization.

## 1. ÚVODEM

Konferenční sekce, v níž zde dnes jednáme je nazvána „Aktuální otázky soudního přezkumu“. Vzhledem k tomuto názvu sekce i s ohledem na to, že tuto sekci zastřešuje katedra správní vědy a správního práva zdejší právnické fakulty, je jistě pochopitelné, že většina příspěvků, jak lze koneckonců dovodit již z programu, je věnována problematice správního soudnictví. V záorce anotace obsahu této sekce je nicméně (a pro mne naštěstí) naznačeno, že lze v příspěvku hranice správního soudnictví překročit, což ve svém příspěvku učiním.

Územní samosprávné celky vedle typických správních činností jako je rozhodování ve správním řízení (zpravidla v přenesené působnosti) nebo vydávání právních předpisů (v samostatné i přenesené působnosti), což jsou činnosti, jejichž výstupy jsou také nejčastěji předmětem soudního přezkumu v rámci správního soudnictví, plní v samostatné působnosti celou řadu úkolů<sup>1</sup>, z nichž lze jistě mezi nejdůležitější řadit hospodaření s vlastním majetkem. Právě vlastnictví majetku a nakládání s ním přináší v praxi územních samosprávných celků často problémy, jež jsou v konečném důsledku řešeny soudně. Může se jednat např. o spory týkající se vlastnictví nemovitostí (např. uplatňování historických restitučních nároků) nebo spory související s odpovědností spojenou s vlastnictvím majetku. V těchto případech pak přirozeně nejsou aplikovány postupy správního soudnictví nýbrž se kraj či obec stává účastníkem klasických občanskoprávních řízení.

Skutečnost, že téma mého příspěvku poněkud vybočuje z mantinelů zadání této sekce zjevně pochopili i organizátoři této konference, kteří jej zařadili na samý konec programu, což jim ovšem v žádném případě nezalívám.

## 2. CÍLE PŘÍSPĚVKU

V předkládaném příspěvku bych rád upozornil na aktuální soudní rozhodnutí týkající se odpovědnosti územního samosprávného celku za škody způsobené závadou ve sjízdnosti nebo ve schůdnosti pozemní komunikace<sup>2</sup>. Již v úvodu však podotýkám, že se nebudu věnovat značně medializované a kontroverzní povinnosti obcí zajišťovat údržbu chodníků. Domnívám se, že dále uvedená soudní rozhodnutí obsahují důležité závěry, jež mohou významně ovlivnit rozhodování orgánů územních

---

<sup>1</sup> srov. Roubínková D. Management obcí: organizační struktura a nositelé řídicích rozhodnutí, Karlovarská právní revue 2007, č. 1, str. 72: *Veřejná správa je pak pozitivně definována jako výkon činností ve veřejném zájmu, kterými jsou uskutečňovány a vykonávány veřejné záležitosti, a to těmi, kteří tyto činnosti uskutečňují jako právem stanovenou povinnost, a to v mezích stanovených zákonem.*

<sup>2</sup> srov. Průcha P., Pomahač R. Lexikon – Správní právo, Nakladatelství Jiří Motloch – Sagit, Ostrava, 2003, heslo „Pozemní komunikace“, str. 332: *Pozemními komunikacemi se rozumí dopravní komunikace, které slouží dopravě silničními a jinými vozidly, a které případně slouží i chodcům.*

samosprávných celků o záležitostech souvisejících s vlastnictvím pozemních komunikací. Rovněž jsou pro obce a kraje níže zmíněná soudní rozhodnutí významná z hlediska vztahu zřizovatele k příspěvkovým organizacím a vymezení majetkových práv, jimiž příspěvková organizace disponuje.

### **3. SPOLEČNÝ PRÁVNÍ ZÁKLAD**

Právní úprava odpovědnosti za případnou škodu vzniklou uživateli dálnice, silnice či místní komunikace je předmětem úpravy zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). Tento zákon upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.

V souladu s ust. § 2 zákona o pozemních komunikacích je pozemní komunikace dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.

Dle ust. § 5 zákona o pozemních komunikacích je silnice veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují na silnice I. třídy, které jsou určeny zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, silnice II. třídy, které jsou určeny pro dopravu mezi okresy, a silnice III. třídy, které jsou určeny k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Místní komunikace je, ve smyslu ust. § 6 zákona o pozemních komunikacích veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.

Jak stanoví ust. § 8 zákona o pozemních komunikacích, dálnice a silnice mohou vést územím zastavěným nebo zastavitelným (dále jen "průjezdní úsek dálnice" nebo "průjezdní úsek silnice"), pokud se tím převádí převážně průjezdná doprava tímto územím.

V souladu s ust. § 9 zákona o pozemních komunikacích je vlastníkem dálnic a silnic I. třídy stát, vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nacházejí, a vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Vlastníkem účelových komunikací je právnická nebo fyzická osoba.

Zákon o pozemních komunikacích definuje ve svém ust. § 26 pojem sjízdnosti. Dálnice, silnice a místní komunikace jsou sjízdné, jestliže umožňují bezpečný pohyb silničních a jiných vozidel přizpůsobený

stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu těchto pozemních komunikací a povětrnostním situacím a jejich důsledkům. Závadou ve sjízdnosti se rozumí taková změna ve sjízdnosti dálnice, silnice nebo místní komunikace, kterou nemůže řidič vozidla předvídat při pohybu vozidla přizpůsobeném stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu těchto pozemních komunikací a povětrnostním situacím a jejich důsledkům.

Rovněž je v ust. § 26 zákona o pozemních komunikacích definován pojem schůdnosti. V zastavěném území obce jsou místní komunikace a průjezdní úsek silnice schůdné, jestliže umožňují bezpečný pohyb chodců, kterým je pohyb přizpůsobený stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu těchto komunikací a povětrnostním situacím a jejich důsledkům. Závadou ve schůdnosti se rozumí taková změna ve schůdnosti pozemní komunikace, kterou nemůže chodec předvídat při pohybu přizpůsobeném stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu a povětrnostním situacím a jejich důsledkům.

Z hlediska řešené problematiky jsou pak klíčová ustanovení zákona o pozemních komunikacích týkající se přímo odpovědnosti za škody způsobené v důsledku závad na pozemních komunikacích. V souladu s ust. § 27 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích vlastník dálnice, silnice nebo místní komunikace odpovídá za škody vzniklé uživatelům těchto pozemních komunikací, jejichž příčinou byla závada ve sjízdnosti, pokud neprokáže, že nebylo v mezích jeho možností tuto závadu odstranit, u závady způsobené povětrnostními situacemi a jejich důsledky takovou závadu zmírnit, ani na ni předepsaným způsobem upozornit. Podle odstavce 3 téhož zákonného ustanovení pak vlastník místní komunikace odpovídá s výjimkou případů uvedených v odstavci 4 za škody, jejichž příčinou byla závada ve schůdnosti místní komunikace nebo průjezdního úseku silnice, pokud neprokáže, že nebylo v mezích jeho možností tuto závadu odstranit, u závady způsobené povětrnostními situacemi a jejich důsledky takovou závadu zmírnit, ani na ni předepsaným způsobem upozornit.

#### **4. K PROBLEMATICE ODPOVĚDNOSTI ZA ŠKODU ZPŮSOBENOU ZÁVADOU VE SJÍZDNOSTI**

Na základě ústavní stížnosti Pardubického kraje se Ústavní soud zabýval konkrétním případem odpovědnosti za škodu vzniklou na vozidle v důsledku závady ve sjízdnosti způsobené nedostatečnou údržbou silnice III. třídy. Poškozený žaloval současně Pardubický kraj jako vlastníka pozemní komunikace a rovněž Správu a údržbu silnic Pardubického kraje, příspěvkovou organizaci, jako jejího správce.

V dané věci v první instanci rozhodl Okresní soud v Pardubicích tak, že je dána pasivní legitimace obou žalovaných, tedy Pardubického kraje jako vlastníka silnice a příspěvkové organizace z toho titulu, že byla krajem zřízena za účelem zajištění správy a údržby silnic II. a III. třídy.

V odvolacím řízení rozhodl Krajský soud v Hradci Králové – pobočka v Pardubicích tak, že uznal odpovědným za vzniklou škodu pouze Pardubický kraj jako vlastníka pozemní komunikace. Krajský soud prohlásil, že v souzené věci je nárok žalobce nárokem na náhradu škody dle zvláštního právního předpisu - zákona o pozemních komunikacích. Ten v § 27 odst. 2 zakotvuje objektivní odpovědnost vlastníka silnice za vzniklou škodu, jejíž příčinou byla závada ve sjízdnosti. Škoda vznikla na silnici III. třídy na území Pardubického kraje, který je jejím vlastníkem podle ust. § 9 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Krajský soud mj. upozornil na to, že oproti předchozí právní úpravě, kdy byl odpovědným subjektem správce silnice<sup>3</sup> (srov. ust. § 9a zákona č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích, účinného do 31. 3. 1997), je nyní jednoznačně dána odpovědnost vlastníka silnice. Aktuální právní předpis neobsahuje žádné ustanovení, které by zakotvovalo odpovědnost správce (tj. příspěvkové organizace) za škodu vzniklou závadou ve sjízdnosti. Krajský soud proto věc uzavřel s tím, že "při absenci jiné právní úpravy (obsahující odpovědnost správce) nelze po poškozeném požadovat, aby svůj nárok uplatňoval u jiného subjektu, než u zákonem označeného škůdce - tj. vlastníka silnice, neboť se jedná o odpovědnostní vztah, jehož účastníci jsou definováni zákonem".

Rozsudek krajského soudu napadl Pardubický kraj ústavní stížností, v níž především tvrdil, že v souzené věci není pasivně legitimován. Dle argumentace Pardubického kraje může být pasivně legitimovanou pouze příspěvková organizace, která byla zřízena za účelem zajištění správy a údržby silnic II. a III. třídy v majetku kraje. Příspěvková organizace je právnická osoba, která vyvíjí hospodářskou činnost bez majetkové samostatnosti; zřizovatelem je příspěvkovým organizacím předáván majetek ve vlastnictví zřizovatele do správy k jejich vlastnímu hospodářskému využití a současně vymezena taková majetková práva, jež příspěvkové organizaci umožní, aby svěřený majetek spravovala pro hlavní účel, k němuž byla zřízena.

Ústavní soud argumentaci Pardubického kraje neakceptoval, v zásadě se ztotožnil s rozhodnutím krajského soudu včetně jeho odůvodnění a vydal ve věci usnesení č. I. ÚS 2729/08. Potvrdil tak závěr, že v daném případě jde o zvláštním zákonem zakotvenou objektivní odpovědnost vlastníka silnice, za vzniklou škodu, kterou nelze přenést na příspěvkovou organizaci jako správce silnice, která je mj. zřízena za účelem údržby silnic ve vlastnictví kraje.

Uvedené usnesení Ústavního soudu představuje klíčové a v podstatě precedentní rozhodnutí. Doposud bylo v obdobných případech kraji

---

<sup>3</sup> srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 7. 6. 2000 sp. zn. 25 Cdo 1697/98: *Jestliže příčinou vzniklé škody byla závada ve sjízdnosti, odpovědnost správce komunikace je založena bez ohledu na to, zda uživatelem komunikace byl chodec nebo řidič.*

zastáváno stanovisko prezentované Pardubickým krajem a kraje namítaly právě nedostatek své pasivní legitimace v záležitostech náhrady škody způsobené závadou ve sjízdnosti jimi vlastněných silnic. S ohledem na popsané rozhodnutí Ústavního soudu je namístě, aby kraje počítaly s možnou povinností náhrad takovýchto škod při sjednávání svých pojistných smluv.

K dosud uvedenému ještě považuji za nutné poukázat na skutečnost, že s účinností od 1. dubna 2009 je novelizací zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 250/2000 Sb.“) jednoznačně umožněno vlastnictví majetku příspěvkovými organizacemi.<sup>4</sup> Do svého vlastnictví může nyní příspěvková organizace nabyt pouze majetek potřebný k výkonu činnosti, pro kterou byla zřízena, a to mj. bezúplatným převodem od svého zřizovatele. Domnívám se však, že v případě silnic II. a III. třídy je takový převod vlastnictví na příspěvkovou organizaci vyloučen, když vlastnictví kraje je stanoveno přímo zákonem o pozemních komunikacích a tento takový převod vlastnictví neumožňuje.

## **5. K PROBLEMATICE ODPOVĚDNOSTI ZA ŠKODU ZPŮSOBENOU ZÁVADOU VE SJÍZDNOSTI**

Moravskoslezský kraj a Správa silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace byli společně žalováni nezletilým AS o náhradu škody ve výši 10.000.000,-- Kč za ztížení společenského uplatnění žalobce. Ke ztížení společenského uplatnění žalobce mělo dojít v důsledku porušení povinnosti údržby vozovky silnice ze strany žalovaných. Matka žalobce měla dne 7. 1. 2002, kdy byla v 5. měsíci těhotenství, uklouznout na neošetřeném průjezdním úseku silnice a v důsledku pádu pak mělo dojít k předčasnému porodu a trvalému zdravotnímu postižení žalobce.

V žalobě byla označena lokalita, kde mělo dojít k porušení povinnosti údržby vozovky silnice jako pozemek přímo v zastavěném území obce Víno, na kterém je umístěna stavba silnice III. třídy č. III/45723 Slezské Rudoltice – Víno. Vlastníkem pozemku i na něm umístěné stavby silnice III. třídy je Moravskoslezský kraj. Z hlediska hospodaření s majetkem kraje se jedná o nemovitosti svěřené na základě usnesení zastupitelstva

---

<sup>4</sup> V předchozím období byla otázka vlastnické způsobilosti příspěvkových organizací předmětem široké odborné diskuse. Ze širokého spektra prezentovaných názorů k této otázce lze zmínit např. názor H. Neumannové: „*Výkladem ad absurdum tedy dospějeme k závěru, že příspěvková organizace není subjektem vlastnického práva. Vlastnické právo příspěvkových organizací by postrádalo jakýkoliv smysl, nebudeme-li za takový smysl považovat skutečnost, že příspěvková organizace územního samosprávného celku by mohla majetek ve svém vlastnictví daňově odepisovat, což u majetku ve správě příspěvkové organizace není podle současné úpravy možné.*“ Srov. Neumannová H. Vlastnické právo příspěvkových organizací, Právní rádce 10/2003, str. 72 a násl.

Moravskoslezského kraje organizaci Správa silnic Moravskoslezského kraje. Hlavním předmětem činnosti této organizace je zajišťovat v rozsahu stanoveném zřizovatelem výkon vlastnických práv Moravskoslezského kraje k silnicím II. a III. třídy včetně jejích součástí a příslušenství, k silničním pozemkům silnic II. a III. třídy a k ostatnímu majetku svěřenému zřizovatelem.

Prvotním záměrem Moravskoslezského kraje bylo argumentovat v dané věci tím, že není dána jeho pasivní legitimace ve sporu z důvodů popsaných výše u kauzy Pardubického kraje řešené Ústavním soudem. Po bližším seznámení se s podstatou problému bylo od této argumentace ustoupeno vzhledem k tomu, že převážil názor, že v tomto případě není dána pasivní legitimace Moravskoslezského kraje ani Správy silnic Moravskoslezského kraje.

Účastníci sporu před Krajským soudem učinili nesporným, že k pádu matky žalobce došlo na silnici III. třídy, která je ve vlastnictví Moravskoslezského kraje, a to v prostoru za dopravní značkou označující počátek obce Víno. Argumentace Moravskoslezského kraje i příspěvkové organizace vyšla ze zákona o pozemních komunikacích a opřela se o to, že k pádu matky žalovaného došlo v průjezdním úseku silnice III. třídy v zastavěném území obce. Odpovědnost kraje jako vlastníka silnice je zákonem o pozemních komunikacích výslovně omezena pouze na škody vzniklé závadou ve sjízdnosti. Kraji přísluší zajišťování sjízdnosti silnice (včetně průjezdního úseku), aby zajistil možnost dopravy mezi jednotlivými obcemi v kraji, a tato povinnost byla i v daném období na předmětné silnici plněna činností Správy silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace. Za případnou škodu žalobce, která by vznikla v důsledku závady ve schůdnosti průjezdního úseku silnice, dle zákona o pozemních komunikacích odpovídá vlastník místní komunikace, tedy obec.

Ve věci rozhodující Krajský soud v Ostravě se ztotožnil s argumentací žalovaných a z důvodu absence pasivní legitimace u obou žalovaných žalobu zamítl. Proti tomuto rozhodnutí podal žalobce odvolání, v němž napadl rozhodnutí z důvodu nesprávného posouzení věci po právní stránce. Podle žalobce Krajský soud v Ostravě nesprávně vyhodnotil právě otázku pasivní legitimace žalovaných, když dospěl k závěru, že za újmu způsobenou následkem neschůdnosti místní komunikace odpovídá obec jako vlastník místní komunikace. Tento názor žalobce považuje za nesprávný a rozporný s tvrzením samotného prvoinstančního soudu, který považuje za prokázané, že vlastníkem pozemku i na něm postavené silnice je Moravskoslezský kraj. Následně však prvoinstanční soud dovozuje z ust. § 9 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, že vlastníkem této místní komunikace je obec a tato obec tedy odpovídá za škody způsobené ve schůdnosti komunikace. Jak dovozuje v odvolání žalobce, obec však vlastníkem místní komunikace není a vlastníkem místní komunikace je, dle jeho mínění, Moravskoslezský kraj. Žalobce se domnívá, že v daném případě je tedy rozhodné, kdo je vlastníkem místní komunikace a nikoliv, kdo by jím měl být.

Vrchní soud v Olomouci, který rozhodoval ve věci v odvolacím řízení, se s argumentací žalobce neztotožnil a napadené rozhodnutí Krajského soudu v Ostravě potvrdil. V odůvodnění svého rozhodnutí odvolací soud zdůraznil, že nelze vycházet v dané věci z ust. § 27 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, neboť nejde o sjízdnost, ale schůdnost silnice a nelze vycházet ani z ust. § 27 odst. 4 tohoto zákona, neboť pád matky žalobce se udál na silnici a nikoliv na chodníku. Naopak je podle Vrchního soudu v Olomouci nutno důsledně vycházet z ust. § 27 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích, které upravuje odpovědnost za schůdnost průjezdního úseku silnice, a to tak, že zakotvuje výjimku, kdy vlastník silnice za škody, jejichž příčinou byla závada ve schůdnosti neodpovídá, a na místo něho odpovídá vlastník místní komunikace, kterým je ve smyslu ust. § 9 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích obec.

Výše jsem již zmínil zákonné zakotvení toho, že silnice III. třídy jsou primárně určeny k zajištění spojení mezi obcemi nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. Mám zato, že takto vymezenému účelu silnic III. třídy odpovídá zákonné nastavení odpovědnosti za vady v jejich schůdnosti. Jednoduše řečeno, kraj jako vlastník silnic III. třídy má zajistit jejich sjízdnost a tím spojení mezi obcemi. Bezpečný pohyb chodců (převážně svých občanů) v zastavěném území obce má pak logicky zajistit obec sama, ať už výstavbou a zajištěním schůdnosti chodníků nebo zajištěním schůdnosti místních komunikací i průjezdních úseků silnic. Proto má také obec jako vlastník místní komunikace odpovídat za škody způsobené závadou ve schůdnosti průjezdního úseku silnice. Nastíněná soudní rozhodnutí tomuto principu odpovídají.

Dlužno podotknout, že prezentovaná soudní rozhodnutí a princip odpovědnosti za škody způsobené závadou ve schůdnosti průjezdního úseku silnice jsou nepochybně příznivá pro kraje, mohou však představovat zásadní problém pro obec. V popisovaném případě se soudy kromě popisované otázky „pasivní legitimace“ vyjádřily také k tomu, že nelze dospět k závěru, že průjezdní úsek silnice, na němž došlo k pádu žalobcovy matky, trpěl závadou ve schůdnosti ve smyslu ust. § 26 odst. 7 zákona o pozemních komunikacích, neboť v daném případě nedošlo ve schůdnosti průjezdního úseku silnice ke změně, kterou chodec nemohl předvídat. Nedošlo tak – naštěstí pro obec - k tomu, že by byla povinována náhradu škody žalobci uhradit. Jiné obce, v jiných případech pochopitelně takové štěstí mít nemusí.

## **6. ZÁVĚR**

Ve svém příspěvku jsem se pokusil na konkrétních případech poukázat na problémy, s nimiž se mohou kraje a obce setkat v souvislosti se specifickou právní úpravou odpovědnosti za škody způsobené závadami ve sjízdnosti či schůdnosti pozemní komunikace.

Z prvního popisovaného případu vyplývá, že kraj jako vlastník komunikace se nemůže zprostit své odpovědnosti za vady ve sjízdnosti silnice tím, že



správou a údržbou silnic pověří jiný subjekt – např. vlastní příspěvkovou organizaci.

Druhý z popisovaných případů se věnuje výjimečnému zákonnému nastavení odpovědnosti za škody způsobené v důsledku závady ve schůdnosti průjezdního úseku silnice. Je zde totiž prolomen obecný princip odpovědnosti vlastníka za škodu a uzákoněn stav, kdy za takovou škodu odpovídá osoba bez vlastnického vztahu k silnici – obec, jako zákonem stanovený vlastník místní komunikace.

**Literature:**

- Roubínková D. Management obcí: organizační struktura a nositelé řídicích rozhodnutí, Karlovarská právní revue 2007, č. 1
- Průcha P., Pomahač R. Lexikon – Správní právo, Nakladatelství Jiří Motloch – Sagit, Ostrava, 2003
- Neumannová H. Vlastnické právo příspěvkových organizací, Právní rádce 2003, č. 10

**Contact – email**

*petr.pospisil@kr-moravskoslezsky.cz*