

## Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace

---

Návrh změny zákona č. 416/2009 Sb., ve znění pozdějších předpisů (liniový zákon)

---

Ministerstvo dopravy  
Nábřeží Ludvíka Svobody 12  
110 15 Praha 1

## Obsah

---

Obsah .....	2
SHRNUTÍ ZÁVĚREČNÉ ZPRÁVY RIA.....	5
1. Důvod předložení a cíle.....	9
1.1. Název .....	9
1.2. Definice problému.....	9
1.2.1. Problematika povolovacích procesů.....	9
1.2.2. Další dílčí oblasti.....	14
1.3. Popis existujícího právního stavu v dané oblasti.....	21
1.3.1. Problematika povolovacích procesů.....	22
1.3.2. Další dílčí oblasti.....	24
1.4. Identifikace dotčených subjektů.....	27
1.4.1. Problematika povolovacích procesů a majetkoprávní přípravy.....	27
1.4.2. Další dílčí oblasti.....	28
1.5. Popis cílového stavu.....	30
1.5.1. Problematika povolovacích procesů.....	30
1.5.2. Další dílčí oblasti.....	31
1.6. Zhodnocení rizika.....	34
2. Návrh variant řešení.....	38
2.1. Problematika povolovacích procesů.....	38
2.1.1. Více povolení u liniových dopravních staveb .....	38
2.1.2. Proces EIA a související povolovací procesy v oblasti životního prostředí .....	38
2.1.3. Varianta nevytváří žádné nové kompetence veřejné správy. Varianta respektuje technologická řešení a bude fungovat v reálném i digitálním světě.Majetkoprávní příprava.....	39
2.2. Další dílčí oblasti.....	40
2.2.1. Bezpečnost železničních přejezdů .....	40
2.2.2. Fikce souhlasu .....	40
2.2.3. Územní problematika .....	41
2.2.4. Národní geoportál územního plánování.....	42
2.2.5. Oblast energetické infrastruktury .....	42
2.2.6. Oblast elektronických komunikací .....	44
3. Vyhodnocení nákladů a přínosů .....	45
3.1. Identifikace nákladů .....	45
3.1.1. Problematika povolovacích procesů.....	46
3.1.2. Další dílčí oblasti.....	47
3.2. Identifikace přínosů.....	54
3.2.1. Problematika povolovacích procesů.....	54
3.2.2. Další dílčí oblasti.....	55

3.3.	Vyhodnocení nákladů a přínosů.....	61
3.3.1.	Problematika povolovacích procesů.....	61
3.3.2.	Další dílčí oblasti.....	63
4.	Stanovení pořadí variant a výběr nejvhodnějšího řešení.....	68
4.1.1.	Problematika povolovacích procesů.....	68
4.1.2.	Další dílčí oblasti.....	69
5.	Implementace doporučené varianty a vynuovení.....	72
5.1.	Problematika povolovacích procesů.....	72
5.1.1.	Více povolení u liniových dopravních staveb.....	72
5.1.2.	Proces EIA a související povolovací procesy v oblasti životního prostředí.....	72
5.1.3.	Majetkoprávní příprava.....	72
5.2.	Další dílčí oblasti.....	72
5.2.1.	Bezpečnost železničních přejezdů.....	72
5.2.2.	Fikce souhlasu.....	72
5.2.3.	Problematika územního plánování.....	72
5.2.4.	Národní geoportál územního plánování.....	73
5.2.5.	Oblast energetické infrastruktury.....	73
5.2.6.	Oblast elektronických komunikací.....	73
6.	Přezkum účinnosti regulace.....	74
6.1.	Problematika povolovacích procesů.....	75
6.1.1.	Více povolení u liniových dopravních staveb.....	75
6.1.2.	Proces EIA a související povolovací procesy v oblasti životního prostředí.....	75
6.1.3.	Majetkoprávní příprava.....	75
6.2.	Další dílčí oblasti.....	75
6.2.1.	Bezpečnost železničních přejezdů.....	75
6.2.2.	Fikce souhlasu.....	75
6.2.3.	Problematika územního plánování.....	75
6.2.4.	Národní geoportál územního plánování.....	76
6.2.5.	Oblast energetické infrastruktury.....	76
6.2.6.	Oblast elektronických komunikací.....	76
7.	Konzultace a zdroje dat.....	77
7.1.	Problematika povolovacích procesů.....	77
7.1.1.	Více povolení u liniových dopravních staveb.....	77
7.1.2.	Proces EIA a související povolovací procesy v oblasti životního prostředí.....	77
7.1.3.	Majetkoprávní příprava.....	77
7.2.	Další dílčí oblasti.....	77
7.2.1.	Bezpečnost železničních přejezdů.....	77
7.2.2.	Fikce souhlasu.....	77
7.2.3.	Územní problematika.....	78
7.2.4.	Národní geoportál územního plánování.....	78

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

7.2.5. Oblast energetické infrastruktury .....	78
8. Kontakt na zpracovatele RIA.....	79

## SHRnutí ZÁVĚREČNÉ ZPRÁVY RIA

1. Základní identifikační údaje	
Název návrhu: Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 416/2009 Sb., o povolování staveb dopravní, vodní a energetické infrastruktury (dále jen „liniový zákon“)	
Zpracovatel / zástupce předkladatele: <u>Ministerstvo dopravy</u>	Předpokládaný termín nabytí účinnosti, v případě dělené účinnosti rozved'te 6 kalendářních měsíců od přijetí zákona
Implementace práva EU: Ano Nařízení EU č. 347/2013 Směrnice INSPIRE	
2. Cíl návrhu zákona	
<p>Cílem novely zákona o povolování staveb dopravní, vodní a energetické infrastruktury (dále jen „liniový zákon“) je zachovat základní rámec pravidel pro povolování infrastrukturních staveb obsažený dosud v zákoně č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů a doplnit jej o nové mechanismy umožňující dosáhnout potřebného zjednodušení, zrychlení a zefektivnění výstavby a souvisejících správních procesů zejm. v oblasti povolování liniových dopravních staveb při současném zajištění férovosti těchto procesů, respektování práv dotčené veřejnosti a dodržení všech požadavků vyplývajících z práva EU.</p> <p>Hlavním cílem je umožnění představení alternativního postupu ke klasickému postupu získání příslušných povolení (územní řízení + stavební řízení) a tím výrazně urychlit tento proces. Současná úprava stavebního zákona již umožňuje sloučit tato obě zmíněná řízení, nicméně z dlouhodobého hlediska není bohužel investorskými organizacemi rezortu dopravy využívána z důvodu vyžadované stále přílišně podrobné dokumentace k tomuto řízení. Investorovi reálně hrozí vynakládání nemalých prostředků na pořízení dokumentace, aniž by měl investor záruku, že tyto prostředky účelně vynaložil. Možnost využití postupu dle obecního stavebního práva zůstává, tento bod si klade za cíl představit alternativní možný postup s cílem zmírnit výši vynaložených finančních prostředků na zajištění dokumentace ve fázi, kdy investor nemá prozatím záruku, zda stavba bude či nebude pravomocně povolena.</p> <p>Další navrhovanou úpravou je zjednodušení v oblasti povolovacích procesů v režimu zákona o ochraně přírody a krajiny ve vazbě na již provedené posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.</p> <p>Další navržené opatření cílí na zjednodušení procesu zpracovávání znaleckých posudků a zároveň i na to, aby již jednou zpracovaný znalecký posudek platil po určité časové období a mohl být využit i pro vypracování návrhů smluv do budoucna, jelikož vzhledem k velkému množství oslovovaných vlastníků bývá tento proces zpravidla velmi náročný v čase. Cílem je zrychlení a zefektivnění procesu, snížení administrativní náročnosti a ke snížení nákladů vznikajících v rámci procesu přípravy staveb dopravní infrastruktury.</p> <p>Dalším dílčím cílem novelizace je nastavení jasných pravidel pro proces rušení železničních přejezdů. Konkrétním cílem je poté minimalizace rizika střetu drážních a silničních vozidel na přejezdech jejich zrušením při splnění výše uvedených předpokladů. Splněním tohoto cíle bude naplněn obecný cíl, spočívající ve zvýšení bezpečnosti silničního a drážního provozu. Alternativou je zde ponechání stávající úpravy řízení, která je však značně neefektivní, jak vyplývá z přiložené analýzy.</p> <p>Dalším konkrétním cílem je zefektivnění procesu s ohledem na stavby dopravní infrastruktury a hospodárnost procesu s tím, že návrh přinese úsporu finančních prostředků, jelikož odpadne nutnost zpracovávání znaleckých posudků a nebude docházet k oddalování realizace staveb dopravní infrastruktury, přičemž operativním cílem je urychlení majetkoprávní přípravy staveb.</p> <p>Dalším dílčím cílem právní úpravy je dát státu do ruky nástroj, kterým může reálně zajistit, zejména u vybraných záměrů dopravní a technické infrastruktury, závazné územní vymezení, na které bude navazovat řízení před stavebním úřadem, který se bude moci opřít o toto závazné vymezení.</p> <p>Jedním z dalších cílů je dát státu do ruky nástroj, kterým může reálně zajistit jednotné zveřejňování výstupů z územně plánovací činnosti a v zastoupení obcí a krajů předávat vybrané informace (data) do EU v souladu se směrnicí INSPIRE. Navržené řešení by mělo umožňovat poskytovat informace z územního plánování do jiných informačních</p>	

systémů, které budou poskytovat například výpisy z katastru nemovitostí nebo budou sloužit například pro výpočet daně z nemovitostí.

Mezi cíle úpravy v oblasti energetické infrastruktury patří přispět k urychlení a zjednodušení povolovacích procesů energetických staveb a upřesnění právní úpravy související s jejich povolováním. Z hlediska aplikace zákona o urychlení je třeba dosáhnout stavu, kdy budou urychlující a zjednodušující postupy aplikovány nejen na co nejširší okruh staveb energetické infrastruktury, ale rovněž i na stavby, které s nimi souvisejí, ať jsou to například vyvolané přeložky technické infrastruktury či např. úpravy meliorací. Pro jednoznačné pobídnutí dotčených orgánů k včasnému vydávání závazných stanovisek, je třeba stanovit, že závazné stanovisko dotčeného orgánu je třeba vydat do uplynutí konkrétní lhůty, jinak k němu nebude přihlíženo a jeho absence nebude mít žádné právní následky pro investora. Tuto obecnou koncepci navrženou v příslušných částech stavebního zákona je třeba promítnout rovněž do speciální úpravy postupu pro energetiku. Úpravou § 2c a 2d a jejich sjednocením bude docíleno zpřehlednění a jednoznačné aplikace těchto ustanovení, zároveň bude společné jednání, jehož cílem je projednat mezi orgány státní správy rozdíly ve stanoviscích, prováděno jen tehdy, pokud to je nutné k zajištění vydání závazných stanovisek nebo k jejich koordinaci, pokud jsou protichůdná. Pro stavby energetické infrastruktury je třeba zajistit možnost využití mezitímního rozhodnutí a urychlit tak výstavbu s tím, že pro stavby přenosu elektřiny a přepravy plynu uvedené v příloze zákona by bylo upuštěno od možnosti podat odvolání, pro ostatní stavby by byl tento řádný opravný prostředek zachován. Stanovením konkrétních termínů v zákoně o vyvlastnění lze předpokládat zrychlení procesu vyvlastnění při zachování efektivní míry práv vyvlastňovaného. Umožnit vyvlastnit práva k pozemkům nebo stavbám rovněž pro související stavby a rovněž pro výrobu elektrické energie nad 100 MW výkonu umožňující poskytovat podpůrné služby pro zajištění provozu elektrizační soustavy.

Dílní část novely je zaměřena na úpravu přípravy, povolení a uvádění do provozu staveb energetické infrastruktury, a to se zaměřením na postupy v samotném zákoně o urychlení, které mají přispět právě k cíli samotné zákonné úpravy, kterým je urychlení a zjednodušení procesů vedoucích k výstavbě infrastruktury.

Jedná se například o rozšíření působnosti zákona nejen na stavby energetické infrastruktury samotné, ale rovněž na stavby související, obdobně jako je tomu v aktuálním znění zákona o urychlení u dopravních staveb.

Dále je navrhována úprava toho, jak zajistit u všech staveb v působnosti zákona nezbytná závazná stanoviska tak, aby nebyl žadatel negativně postihován nečinností dotčeného orgánu. Je proto navrhováno, aby v případě, že není závazné stanovisko vydáno ve stanovené lhůtě, mohl žadatel předložit žádost o vydání povolení i bez tohoto závazného stanoviska s tím, že povolující úřad následně vyzve dotčený orgán k uplatnění nezbytného závazného stanoviska v dodatečné lhůtě, jinak platí, že bylo vydáno kladné závazné stanovisko bez podmínek.

Úprava je navržena rovněž v části zákona, která umožňuje specifický postup při umístování staveb vybrané energetické infrastruktury a jejich společné povolování, kdy dochází k sjednocení těchto postupů a jejich korekci v reakci na praktické zkušenosti s aplikací zákona o urychlení.

Dále je navrhováno, aby institut vstupu na pozemky mohl být uplatněn rovněž u staveb energetické infrastruktury, nicméně je upřesněna jeho vazba na úpravu obdobného institutu v jiných právních předpisech. Úprava je navržena rovněž u institutu mezitímního rozhodnutí, kdy je navrhováno aplikovat stávající schéma rovněž na stavby přenosu elektřiny a přepravy plynu vymezené v příloze zákona a rovněž na ostatní stavby energetické infrastruktury, v jejichž případě však nebude upuštěno od možnosti odvolání proti mezitímnímu rozhodnutí. Další úpravy pak směřují do zákona o vyvlastnění a zaměřují se na úpravu lhůt a postupů souvisejících s vyvlastňováním potřebných práv k pozemkům, na kterých má být stavba realizována. A konečně je navrhována rovněž úprava energetického zákona a v něm uvedeného titulu pro vyvlastnění.

Mezi dílní cíle v oblasti elektronických komunikací pak patří cíl zavést do právního řádu pojem stavby přípoje na síť elektronických komunikací, a tím urychlit a zefektivnit jejich výstavbu v ČR. Stavby přípoje by neměly podléhat povinnosti mít povolení ke stavbě ve smyslu §118 stavebního zákona a současně závazné stanovisko památkového úřadu ve smyslu § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči.

### 3. Agregované dopady návrhu zákona

#### 3.1 Dopady na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty: Ano

Návrh má pozitivní dopady na státní rozpočet. Jednak dojde k úspoře finančních prostředků z důvodů eliminace možností pro oddálení realizace staveb dopravní infrastruktury v důsledku urychlení přípravy staveb, jednak i náklady řady úkonů budou nižší v důsledku navrhovaných úprav, neboť navrhované postupy směřují k efektivnějšímu a jednoduššímu postupu při přípravě a povolování staveb.

Případné zvýšené náklady na činnost některých orgánů státní správy a státních institucí a organizací by měly být kompenzovány úsporami veřejných rozpočtů, které souvisí se snížením prodloužení výstavby velkých infrastrukturních staveb.

### 3.2 Dopady na mezinárodní konkurenceschopnost ČR: Ano

Navrhovaná opatření mají potenciálně pozitivní dopad na urychlení výstavby páteřní dopravní a energetické infrastruktury.

Navrhovaná právní úprava přispěje také k urychlení procesů výstavby zařízení přenosové soustavy v elektroenergetice a přepravní soustavy v plynárenství, čímž posílí postavení České republiky jako významné tranzitní země pro uvedené komodity ve středoevropském prostoru. Urychlení výstavby současně založí kompetitivní výhodu státu vůči jiným státům středoevropského prostoru, co se týče strategického plánování tranzitních tras.

Nová právní úprava přinese subjektům budujícím sítě elektronických komunikací možnost rychleji a snadněji budovat tyto sítě, což přispěje k rychlejší digitalizaci České republiky. Přijetí této právní úpravy přispěje k dosažení digitalizace veřejného sektoru, což, kromě snížení nákladů na veřejnou správu a zvýšení účinnosti služeb poskytovaných občanům, přinese digitální pákový efekt pro všechna odvětví hospodářství a tedy posílení mezinárodní konkurenceschopnosti.

### 3.3 Dopady na podnikatelské prostředí: Ano

Urychlením procesu přípravy a následně procesu možné výstavby dopravní infrastruktury dojde k pozitivním dopadům na uživatele této infrastruktury, tedy i podnikatele.

Navrhované úpravy umožní rychlejší realizaci energetických staveb, umožní posílení energetických sítí a přispějí k hospodářskému rozvoji (napojení průmyslových areálů na nezbytné zdroje energie, apod.). Realizace síťových staveb rovněž přispěje k posílení stability energetických sítí a působí proti vzniku nedostatku energií (odolnost vůči vzniku blackoutu, posílení možné diferenciacce zdrojů plynu apod.).

Návrhem se předpokládá snížení administrativní zátěže pro podniky budující infrastrukturu elektronických komunikací, což ve svém důsledku bude znamenat snížení nákladů na budování sítí elektronických komunikací. Rychlejší a levnější budování sítí elektronických komunikací umožní rychlejší připojení i menších měst a vesnic a umožní využívání stabilního vysokorychlostního internetu podnikatelům, kteří podnikají mimo velká města (tj. na vesnicích a v menších sídlech).

### 3.4 Dopady na územní samosprávné celky (obce, kraje): Ano

U územně samosprávných celků, zejména u obcí, dojde v důsledku snížení počtu správních řízení **ke snížení administrativní zátěže spojené jak s přenesenou působností výkonu státní správy** na úseku územního řízení, tak i ke snížení počtu vyjádření v rámci samostatné působnosti, kdy se samosprávné celky vyjadřují v rámci územního řízení jako účastníci řízení. Zároveň se sníží počty zásahů do veřejných pozemních komunikací v daných obcích a s tím související počty uzavírek těchto komunikací.

#### Železniční přejezdy

Dopady na obce mohou nastat tehdy, patří-li do jejich vlastnictví pozemní komunikace, na níž se nachází přejezd, o jehož zrušení se jedná.

### 3.5 Sociální dopady: Ano

V souvislosti s navrhovanou úpravou lze očekávat určitý pozitivní dopad na sociální prostředí v důsledku zvýšení kvality dopravní infrastruktury. Vybudování kvalitnější a modernější dopravní infrastruktury by totiž mělo vést ke zvýšení bezpečnosti provozu a zrychlení přepravy, a tím i k postupnému zvyšování míry pracovní mobility obyvatelstva, tedy potenciálně nepřímý pozitivní dopad ve zvýšení mobility obyvatelstva a zkrácení dojezdové vzdálenosti urychlením výstavby páteřní dopravní a energetické infrastruktury zkrácením přezkumných a odvolacích řízení, které jsou vedené za účelem povolení výstavby této infrastruktury.

Rychlejší a levnější budování sítí elektronických komunikací umožní rychlejší připojení i menších měst a vesnic a umožní využívání stabilního vysokorychlostního internetu mimoměstskému obyvatelstvu (tj. na vesnicích a v menších sídlech), čímž dojde k vyrovnání hendikepu, který řada menších obcí či vesnic oproti městům má. Zavedení vysokorychlostního internetu přispěje k možnosti moderních forem práce (například prostřednictvím vzdáleného připojení) a tím na jedné straně možnosti **zachování pracovní a podnikatelské příležitosti v menších sídlech a zároveň k možnému rozvoji vesnic a menších měst.**

### 3.6 Dopady na spotřebitele:

Urychlením výstavby dopravní infrastruktury dojde k pozitivním dopadům pro spotřebitele, tedy konečné uživatele této infrastruktury.

<p>Navržená právní úprava přinese snížené náklady pro podnikatele poskytující služby elektronických komunikací, kteří mohou nabídnout kvalitativně lepší služby (rychlost, stabilita připojení atp.) za stejné či nižší ceny než poskytovalo stávající připojení. Jednodušší a levnější budování sítí elektronických komunikací <b>přinese větší konkurenci poskytovatelů služeb, která vede ke zlepšení služeb pro zákazníky.</b></p>
<p>3.7 Dopady na životní prostředí: Ano</p>
<p>Navrhovaná úprava není spojena s přímými dopady na životní prostředí. Očekávané zefektivnění a zkvalitnění povolenacích procesů garantující rovněž detailní posouzení povolených záměrů z hlediska jejich vlivů na životní prostředí by nicméně mělo přispět k zachování vysokého standardu ochrany životního prostředí a povolování liniových dopravních staveb v takové podobě, která bude z hlediska životního prostředí co nejméně zatěžující. Očekávají se také možné pozitivní dopady na životní prostředí v důsledku urychlení výstavby dopravní infrastruktury v parametrech, které budou respektovat požadavky snižování dopadů dopravy na životní prostředí a odstraňování problematických míst.</p>
<p>3.8 Dopady ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti žen a mužů: Ne</p>
<p>3.9 Dopady na výkon státní statistické služby: Ne</p>
<p>3.10 Korupční rizika: Ne</p>
<p>S návrhem nejsou spojena žádná nová korupční rizika. Návrh může mít naopak pozitivní dopad na existující korupční rizika. Navrhovaná právní úprava předpokládá zjednodušení a zkvalitnění povolenacích procesů pro liniové dopravní stavby, čímž může dojít ke snížení korupčních rizik. Tím, že se snižují počty správních řízení, tak se <b>snižují i počty příležitostí, kdy ke korupčnímu jednání může dojít.</b></p>
<p>3.11 Dopady na bezpečnost nebo obranu státu: Ano</p>
<p>S navrhovanou úpravou mohou být spojeny nepřímé pozitivní dopady na bezpečnost nebo obranu státu související zejména s rozvojem dostatečně kapacitní dopravní (silniční i železniční) infrastruktury umožňující rychlejší přesun osob a materiálu po celém území ČR.</p>



## 1. DŮVOD PŘEDLOŽENÍ A CÍLE

---

### 1.1. Název

---

Hodnocení dopadů regulace k novele zákona č. 416/2009 Sb., o povolování staveb dopravní, vodní a energetické infrastruktury, dále jen „liniový zákon“).

### 1.2. Definice problému

---

Několiikaletá existence a aplikace zákona o povolování staveb dopravní, vodní a energetické infrastruktury (dále jen „liniový zákon“) č. 416/2009 Sb., ve znění pozdějších úprav, dosud nevedla k žádoucímu urychlování výstavby předmětných infrastruktur v předpokládaném rozsahu. Dosavadní praxe při aplikaci tohoto zákona a dalších součástí právního řádu ČR umožnila identifikovat řadu dále v tomto dokumentu uvedených problematických bodů stávající právní úpravy, jejichž vhodnou úpravou by v příslušných fázích přípravy a výstavby předmětných infrastruktur mělo dojít k eliminaci časových bariér při výstavbě infrastruktury.

Výčet problematických oblastí, které jsou součástí předkládané novely zákona:

- Vícestupňové povolovací, rozhodovací a odvolací procesy při schvalování liniových dopravních staveb, které jsou provázány vícečetnou možností odvolání, soudních přezkumů a tím způsobenou možnou časovou expirací povinných dokumentů či již vydaných povolení, konkrétně:
  - o Potřeba vícestupňových povolovacích procesů ve stejné věci,
  - o Přechnodná ustanovení pro stavby, které již mají územní rozhodnutí,
  - o Proces EIA a související povolovací procesy v oblasti životního prostředí,
  - o Majetkoprávní příprava - problematika výkupů pozemků a stanovení cen za tyto pozemky.
- Další dílčí oblasti
  - o Problematické procesy při rušení železničních přejezdů, které se vyznačují vysokou rizikovostí, či z těchto přejezdů vyplývají místní omezení rychlosti na dráze, popř. které představují překážku pro umožnění využití vyšších rychlostí na dráze
  - o Problematické majetkoprávní vztahy při vypořádání majetkoprávní přípravy ve vztahu k majetku státu a organizacím, které s ním hospodaří,
  - o Problematika územně-schvalovacích procesů,
  - o Speciální právní úprava přezkumu závazných stanovisek dotčených orgánů,
  - o Problematika definice souvisejících staveb v definici energetické infrastruktury v liniovém zákoně,
  - o Neexistence možnosti rychle, efektivně a legálně položit infrastrukturu elektronických komunikací do výkopu při realizaci jiné stavby dopravní a energetické infrastruktury (přípolože).

#### 1.2.1. Problematika povolovacích procesů

---

##### 1.2.1.1. Více povolení u liniových dopravních staveb

---

Navržená úprava řeší urychlení procesu povolování staveb dopravní infrastruktury a to především v oblasti veřejnoprávního projednání.

Současná právní úprava stavebního zákona již částečně řeší problémy, které vznikaly v minulosti z důvodu dvoustupňového správního řízení a rizika z toho vyplývající (dvě odvolání a dva soudní přezkumy) a to zavedením společného územního a stavebního řízení v §§ 94j až 94p (popř. §§ 94q až 94y) stavebního zákona. Investoři využití této možnosti podrobili kritice, jelikož rozsah dokumentace pro takové řízení je obsahově i finančně náročný a v rámci projednávání s dotčenými orgány bývá podroben opakované revizi, přičemž podrobnosti v dokumentaci uvedené nemají vliv na veřejnoprávní projednání s účastníky řízení. Rozsah dokumentace uvedený v přílohách č. 10 a 11 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, je velice podrobný a investory odrazuje od použití postupu podle §§ 94j až 94p (popř. §§ 94q až 94y) stavebního zákona, a to především z důvodu

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

opakovaného dopracování společné dokumentace o další požadavky vyplývajících ze závazných stanovisek dotčených orgánů a tím prodlužování procesu projednání záměru.

Návrh tohoto řešení vyplývá ze situace, kdy 10 měsíců od účinnosti novely stavebního zákona využil největší investor dopravní infrastruktury v republice (ŘSD ČR) možnost společného územního a stavebního řízení pouze ve dvou případech a to na stavbách minimálního rozsahu.

Problém se týká především investorů velkých dopravních staveb (ŘSD ČR a SŽDC), ale současně i jednotlivých krajů, jako vlastníků silnic II. a III. třídy. V omezeném rozsahu se problém dotýká i obcí a to v rámci výstavby nových místních komunikací.

Povolovací proces dopravních staveb představuje celou řadu dílčích rozhodnutí, která vydávají jednotlivé místně a věcně příslušné správní úřady. Pro realizaci každé jednotlivé dopravní stavby je potřeba vydat i několik desítek správních rozhodnutí či závazných stanovisek. V každém řízení, které končí rozhodnutím, mohou účastníci řízení podávat námítky, připomínky, odvolání a následně správní žaloby.

V administrativním procesu je každá dopravní stavba v rámci rozvoje dopravní sítě postupně projednána minimálně v těchto krocích s následujícími výstupy:

- Politika územního rozvoje – usnesení vlády
- Zásady územního rozvoje – opatření obecné povahy
- Posouzení z hlediska EIA – závazné stanovisko
- Územní řízení – rozhodnutí (tomu předchází projednání s dotčenými orgány s výstupy závazné stanovisko a nezřídka kdy s výstupem Rozhodnutí)
- Stavební řízení – stavební povolení (tomu rovněž předchází projednání s dotčenými orgány s výstupy závazné stanovisko nebo v některých případech s výstupem Rozhodnutí)

Všechny uvedené stupně projednání (kromě usnesení vlády) lze napadnout správní žalobou a tím vrátit proces administrace zpět.

Zkrácení administrativního procesu povolení dopravní stavby je možné pouze seskupením několika výše uvedených kroků do jednoho společného povolení a tím vytvořit proces pro projednání veškerých námitek, připomínek, odvolání a žalob pouze jednou.

Stávající úprava ve stavebním zákoně umožňuje sice společné povolení pro umístění a povolení stavby, problém je ale v rozsahu dokumentace. Předepsaný rozsah dokumentace pro společné řízení je obsáhlý s mnoha podrobnostmi, které nejsou potřebné k veřejnoprávnímu projednání a je možné je řešit až v dokumentaci pro provádění stavby. Tato skutečnost investory rozsáhlých dopravních staveb odrazuje od využívání stávající úpravy a využívají ji pouze pro malý rozsah staveb (např. odpočívky).

#### *1.2.1.2. Proces EIA a související povolovací procesy v oblasti životního prostředí*

V rámci přípravy staveb dochází k duplicitě prověřování/posuzování vlivů na životní prostředí (ŽP), zejména na instituty ochrany přírody definované a chráněné dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ZOPK).

Konkrétně dochází k tomu, že v rámci procesu EIA jsou dotčené instituty ochrany přírody v Dokumentaci EIA popsány, je vyhodnocena jejich kvalita a následně vyhodnocen vliv záměru na tyto instituty, včetně návrhu případných opatření.

Následně se ještě v procesu EIA k těmto informacím vyjadřují dotčené úřady, samosprávy i veřejnost, relevantnost těchto informací ověřuje nezávislý posudkář (autorizovaná osoba) a ve finále vydané stanovisko EIA obsahuje podmínky a opatření, která se vztahují k dotčeným institutům ochrany přírody dle ZOPK. Přes výše uvedený postup se pak v navazujících řízeních, zejména v územním, ale částečně také ve stavebním řízení, k daným vlivům záměru na jednotlivé instituty ochrany přírody, znovu vyjadřují samostatně dotčené úřady (orgány ochrany přírody - OOP) a vydávají k nim samostatně souhlasy a povolení (stanoviska, závazná stanoviska a rozhodnutí) s tím, že tyto dokumenty velmi často neobsahují nic nového (zejména v části "podmínky a opatření") a často se v odůvodnění píše, že v procesu EIA to bylo řešeno dostatečně, takže není důvod povolení, nebo souhlas nevydat. Typicky se to týká § 4 ZOPK (ÚSES, VKP), § 12 ZOPK krajinný ráz, ale i ostatních institutů ochrany přírody.

Tato zbytečná duplicita poté navíc umožňuje přezkumy řady samostatných stanovisek a rozhodnutí, což významně prodlužuje přípravu staveb.

Předložená úprava tak řeší dvě roviny zkrácení přípravy významných staveb.

První rovinou je zkrácení času odstraněním výše popsané duplicity (řádově v měsících).

Druhou rovinou je odstranění možnosti samostatně napadat pomocí přezkumů (včetně soudních) samostatně vydávaná stanoviska a rozhodnutí. Místo přezkumů několika stanovisek a rozhodnutí, bude hrozit pouze jediný přezkum, což bude časová úspora řádově v letech.

Problémem je také duplicita prověřování vlivů na ŽP - kromě časového aspektu, že se stejným problémem opětovně zabývají stejné úřady, a dochází tak k prodlužování přípravy staveb, se často objevuje i věcný problém, kdy se ke stejné problematice v čase vyjadřují různí úředníci, kteří mohou mít na problematiku různý názor; následně pak vznikají zbytečné problémy, kdy se tento rozpor musí řešit, což zase znamená časovou prodlevu

Jako další problematický rys se jeví množství samostatných stanovisek a rozhodnutí podle ZOPK - kromě toho, že se jedná o mnoho samostatných dokumentů, které by měly být ve vzájemném souladu, ale ne vždy se to podaří, tak jsou reálné samostatné požadavky na přezkum jak u stanovisek, tak u rozhodnutí; u rozhodnutí to pak znamená prodloužení lhůty, než nebude dokument právní moci, až o 1,5 roku (a to při nejkratších možných lhůtách podle správního řádu a soudního řádu).

Stávající právní úprava opakovaně prověřuje vliv záměru/stavby na ŽP bez významného pozitivního efektu pro ŽP. Opakovaným prověřováním se prodlužuje příprava staveb řádově o měsíce, v případě výše popsaného rozporu (ke stejné věci se různí úředníci vyjadřují různě) o řadu měsíců a prodlužování přípravy/oddalování realizace u významných dopravních staveb často znamená prodlužování nevyhovujících podmínek v okolí stávajících komunikací (hluk, imise, nehodovost)

Stávající úprava také dává možnost samostatného napadání formou přezkumů rozhodnutí, neúměrně prodlužuje přípravu staveb o roky s výše popsány důsledky u dopravních staveb

Jedná se o opakující se problém u významných infrastrukturních staveb.

**Řešená problematika se týká řádově desítek staveb** na území celé ČR. Problematika se týká významných dopravních staveb, kdy každá z nich má pro ČR velký význam a blokování výše popsaným způsobem být u malého procenta z nich má pro dotčené území, jeho ŽP, ale i pro celou ČR velký význam (typickým příkladem je blokování přípravy dálnice D1 u Přerova, stavba 0136 – posledního chybějícího úseku dálnice D1 v ČR – předposlední úsek 0137 se dokončuje).

Důsledkem popsanych problémů je:

- neúměrné prodlužování procesu přípravy staveb,
- rozsah je celorepublikový a závažnost vysoká,
- škodí to státu (hospodářsky – nedokončená infrastruktura), konkrétním lokalitám, kde přetrvávají nevyhovující podmínky (hluk, imise, nehodovost),
- aktuální stav nahrává nevládním neziskovým organizacím v možnostech obstrukcí; navržená úprava je nevylučuje z procesu přípravy, ale eliminuje rozsah možných obstrukcí

Pokud změna nenastane, stále bude zbytečně dlouhá doba přípravy staveb s možnostmi tuto dobu ještě více prodlužovat (o desítky měsíců). Jiná varianta, než právní úprava není v tomto případě možná.

### **1.2.1.3. Majetkoprávní příprava**

Důvody časových posunů uvedení jednotlivých staveb do provozu se v rámci ČR různí. Dle analýz provedených při přípravě hodnocení dopadů regulace (RIA) k věcnému záměru zákona o liniových dopravních stavbách (2014) způsobují největší ztráty problémy ve fázi územního řízení a výkupu a vyvlastnění pozemků (obojí přibližně 40%). V těchto částech povolovacího procesu je proto největší potenciál pro zlepšení současného stavu. Jen u vybraných silničních staveb (viz následující tabulky – vybrány byly velké stavby, za které byly dostupná data) představovalo zdržení oproti investičnímu záměru ztrátu 22,4 mld. Kč z čehož problematické výkupy a vyvlastnění představovalo ztrátu bezmála 12, 3 mld. Kč.

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

Název akce	Aktuální stav	Délka hlavní trasy (v km)	Převládající důvod oddálení výstavby	Zdržení v letech	Ztráta (v mil. Kč)
D1 0136 Říkovice-Přerov	Akce v přípravě	10,10	výkup/vyvlastnění	11,0	1 251,8
D3 0301 Praha - Jílové	Akce v přípravě	9,33	EIA/územní plán	7,4	119,1
D3 0302 Jílové - Hostěradice	Akce v přípravě	4,85	EIA/územní plán	5,4	112,9
D3 0303 Hostěradice - Václavice	Akce v přípravě	11,30	EIA/územní plán	5,4	119,9
D3 0304 Václavice - Voračice	Akce v přípravě	16,52	EIA/územní plán	6,5	50,0
D3 0305/I Voračice - Nová Hospoda	Akce v přípravě	16,83	EIA/územní plán	7,5	50,0
D3 0307 A Tábor - Soběslav	Smlouva o dílo na realizaci	16,30	výkup/vyvlastnění	3,8	1 351,5
D3 0309/III Borek – Úsilné	Akce v přípravě	3,16	výkup/vyvlastnění	6,1	514,9
D3 0310/I Úsilné - Hodějovice	Akce v přípravě	7,20	územní řízení	10,0	0,1
D3 0310/II Hodějovice - Třebonín	Akce v přípravě	12,55	výkup/vyvlastnění	9,0	0,1
R1 511 Běchovice - D1	Akce v přípravě	12,57	územní řízení	10,9	1 500,0
R1 518 Ruzyně - Suchdol	Akce v přípravě	0,00	obstrukce OS a procesní chyby v ÚŘ	12,6	1 375,4
R1 519 Suchdol - Březiněves	Akce v přípravě	0,00	obstrukce OS a procesní chyby v ÚŘ	12,6	1 375,4
R35 Časy - Ostrov	Akce v přípravě	13,50	výkup/vyvlastnění	3,5	2 734,8
R35 Opatovice nad Labem - Časy	Akce v přípravě	12,61	výkup/vyvlastnění	2,5	2 734,8
R4 Čimelice - Mirovice	Akce v přípravě	8,46	výkup/vyvlastnění	11,2	103,3
R4 Mirovice, rozšíření	Akce v přípravě	3,52	územní řízení	11,9	4,6
R48 Rychaltice - Frýdek Místek	Smlouva o dílo na realizaci	7,14	výkup/vyvlastnění	5,3	38,9
R49 4901 Hulín - Fryšták	Smlouva o dílo na realizaci	17,30	stavební řízení	7,9	1 158,7
R49 4902.1 Fryšták - Lípa 1. etapa	Akce v přípravě	1,70	EIA/územní řízení	8,7	748,3
R49 4902.2 Fryšták - Lípa 2.etapa	Akce v přípravě	13,50	EIA/územní řízení	8,3	735,7
R49 4903 Lípa - Pozdřechov	Akce v přípravě	12,50	EIA/územní řízení	11,1	232,3
R49 4904 Pozdřechov - Horní Lideč	Akce v přípravě	8,40	EIA/územní řízení	11,1	245,0
R49 4905 Horní Lideč - hranice ČR/SR	Akce v přípravě	6,25	EIA/územní řízení	14,1	248,1
R52 5204 Pohořelice – Ivaň	Akce v přípravě	6,90	územní řízení	8,9	79,9

<b>R52 5206 Perná</b> - st. hranice ČR/Rakousko	Akce v přípravě	8,19	územní řízení	6,9	103,0
<b>R55 5506</b> Napajedla – Babice	Akce v přípravě	8,43	územní řízení	8,5	1352,7
<b>R55 5507 Babice</b> - Staré Město	Akce v přípravě	8,50	územní řízení	8,2	1 209,4
<b>R55 5508 Staré</b> Město - Moravský Písek	Akce v přípravě	8,76	územní řízení	9,6	387,9
<b>R55 5509</b> Moravský Písek - Bzenec	Akce v přípravě	4,13	územní řízení	9,6	387,9
<b>R55 5510</b> Bzenec - Bzenec Přívoz	Akce v přípravě	3,20	územní řízení	8,6	387,8
<b>R55 5511</b> Bzenec Přívoz - Rohatec	Akce v přípravě	10,60	EIA	8,6	387,8
<b>R55 5512</b> Rohatec – Lužice	Akce v přípravě	11,50	EIA	12,6	387,8
<b>R55 5513 Lužice</b> – Břeclav	Akce v přípravě	12,00	EIA	12,6	387,8
<b>R7 MÚK</b> Droužkovice - MÚK Nové Spořice	Smlouva o dílo na realizaci	6,40	výkup/vyvlastnění	2,5	407,7
<b>R7 Postoloprty</b> zkapacitnění obchvatu	Akce v přípravě	4,85	územní řízení	10,3	134,9

*Zdroj: výpočet EEIP na základě dat z ŘSD podle Hodnocení dopadů regulace (RIA) k věcnému záměru STAVEBNÍHO ZÁKONA (2019)*

Z výše uvedeného je zřejmé, že výkupy a vyvlastnění tvoří významnou část zdržení dopravních staveb a představují tak významné celospolečenské ztráty. S ohledem na výše uvedené je zapotřebí hledat způsoby, jak majetkoprávní přípravu staveb urychlit při zachování co největší míry práv dotčených vlastníků.

Jako jeden z významných problémů v dané oblasti byl identifikován proces vyhotovování znaleckých posudků k ocenění vykupovaných nemovitostí. Jednotlivě vyhotovené znalecké posudky jsou jednak poměrně nákladné, jednak nedávají vlastníkům ani investorovi ucelenou představu o cenách nemovitostí v daném území. Pokud nejsou ceny předem známe a v čase stabilizované vznikají nejrozumnější spekulace, což vede ke sporům mezi vlastníky a investory a následným průtahům ve vyvlastňovacím řízení. Navíc neustálá aktualizace posudků vede ke vzniku dodatečných nákladů a k administrativní zátěži.

V případě, že by oprávněný investor stavby dopravní infrastruktury mohl nechat vyhotovit globální znalecký posudek pro celé vykupované území nebo pro některou část tohoto území, který by byl platný např. po dobu 3 let (případně po dobu výstavby), došlo by k usnadnění a zjednodušení procesů s výkupy nemovitostí pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury.

Uvedené opatření by snížilo možnost spekulací s cenami pozemků a usnadnilo by jejich výkupy pro veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury. Vlastník pozemku by měl i nadále výhodu osmi násobku ceny obvyklé. V případě, že by i poté považoval cenu za nesprávnou, měl by stále možnost revize ceny v rámci vyvlastňovacího řízení. Z tohoto důvodu se úprava doby platnosti posudku jeví jako výhodná i ve vztahu k vlastníkům pozemku.

Znalci mnohdy nejsou proškoleni, proto ve většině případů platí zásada „co znalec, to jiný názor“, což ve svém důsledku vede k tomu, že se ceny určené na základě znaleckého posudku pro tentýž pozemek či stavbu liší v řádech i desítek tisíc korun.

Jedná se o opakující se problém, který bude bez legislativního řešení představovat i nadále jednu z brzd povolovacích řízení.

## 1.2.2. Další dílčí oblasti

### 1.2.2.1. Bezpečnost železničních přejezdů

Přejezd je z hlediska bezpečnosti provozu jak na železničních drahách, tak na pozemních komunikacích zařízení nežádoucí, neboť v sobě pojmově zahrnuje riziko až fatálního střetu drážního vozidla s osobami nebo vozidly užívajícími pozemní komunikaci. Zabezpečení přejezdu, resp. technická a technologická úroveň tohoto zabezpečení může riziko zmíněného střetu jen snížit, nikoli však eliminovat. Nenulové riziko střetu je tak inherentní vlastností přejezdu.

Ilustrační údaje o počtu přejezdů na tratích SŽDC k 31. 12. 2017:

- celkový počet přejezdů: 7870.
- většina přejezdů – téměř celé tři čtvrtiny – je umístěna na místních (1766) a účelových komunikacích (3901)
- na 1 km železniční trati (ve správě Správy železniční dopravní cesty, státní organizace) připadá v průměru bezmála 1 přejezd (= 0,89 přejezdu na 1 km tratě; pro srovnání na Slovensku je to pouze 0,64 přejezdu na 1 km tratě)

Nutnost posílit bezpečnost železničních přejezdů názorně ilustruje statistika nehodovosti za měsíce leden až říjen v letech 2014–2017. V průměru došlo ke 137 střetům na železničních přejezdech a usmrceno při nich bylo 33 osob – účastníků silničního provozu. K uvedenému nutno doplnit, že SŽDC investuje do zvýšení bezpečnosti přejezdů nemalé finanční prostředky, ani přes uvedené se však nedaří, s ohledem na shora naznačené, rizika zcela potlačit a nehodovost na přejezdech efektivně snížit.

Je proto žádoucí rušit přejezdy, které byly v minulosti zřízeny pouze pro hospodářsky snazší, nikoli však nezbytné obhospodařování pozemků nebo pro snazší, nikoli však nezbytný přístup na pozemky, zejména za situace, existuje-li vhodná náhradní trasa.

Základním omezujícím právním limitem při návrhu na zrušení přejezdu je skutečnost, že zrušením přejezdu nesmí být znemožněn jediný přístup k pozemkům, které jsou dostupné pouze z komunikace, na níž se dotčený přejezd nachází.

Na základě dosavadní projekční a stavební praxe při rekonstrukcích drah od roku 1920 až dosud lze konstatovat, že náhradní trasa (měřená po komunikaci) nezbytná pro využití přejezdu použitelného pro tytéž komunikační potřeby, pro které byl používán přejezd navržený ke zrušení, by neměla v závislosti na místních podmínkách přesáhnout 10 km.

Majoritní provozovatel dráhy v České republice (Správa železniční dopravní cesty, státní organizace) průběžně pokračuje v trendu zvyšování stupně zabezpečení přejezdů především u těch přejezdů, kde není jiné vhodné řešení k dosažení předepsaných rozhledových poměrů.

Probíhá také testování a implementace nových technologií ke zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech (např. detektory překážek s vazbou na jízdu vlaku; ve spolupráci se správci pozemních komunikací probíhá testování tzv. světelné závory umístěné přímo do vozovky, jako dalšího prvku vizuálního varování účastníka silničního provozu).

Pokud má dojít ke snížení nehodovosti na železničních přejezdech, je nezbytné redukovat jejich počet. V případě pozemních komunikací I.-III. třídy se jedná zpravidla o formu výstavby nadjezdů či podjezdů – takové investiční počiny probíhají.

K zásadnější redukci počtu přejezdů je však třeba přistoupit především v případě místních a zejména účelových komunikací, tj. všude tam, kde existuje možnost překonat železniční trať prostřednictvím vhodného sousedního přejezdu (přejezdů) tak, aby tzv. náhradní trasa nepřekročila určité délkové limitní parametry a aby přejezd na náhradní trase měl minimálně stejné nebo lepší technické parametry ve srovnání s přejezdem, který má nahradit. Je zřejmé, že možné přínosy z případného vybudování nadjezdu nebo podjezdu u těchto typů přejezdů nevyvážejí náklady příslušné investiční akce, ani by takové řešení často nebylo účelné.

Vedle požadavku na zajištění vyšší bezpečnosti pak nelze nevidět ani fakt, že existence některých přejezdů, zejména u méně významných účelových komunikací, je důvodem zavedení omezení rychlosti nebo překážkou pro umožnění využití vyšší rychlosti drážních vozidel a tím i překážkou pro vyšší efektivitu využití dráhy. Například tam, kde je v důsledku přejezdu a dalších technických podmínek zvýšené riziko mimořádné události, musí provozovatel dráhy přistoupit k takovým provozním omezením, aby snížil riziko případného střetu, a je nucen nařídit využití nižších rychlostí drážních vozidel, než by, s ohledem na parametry dráhy, bylo jinak nutné. Uvedené

bezpečnostní postupy pak mají zásadní vliv na - již tak vysokou četností dopravy - omezenou disponibilní kapacitu dráhy.

Aktuální právní úprava však dostatečně nástroje pro řešení problému nedává, postupy provozovatele drah v souvislosti s rušením železničních přejezdů jsou, nikoli jeho vinou, leč v důsledku jen kusé a nikoli komplexní a nárokovatelné právní úpravy neefektivní a naráží na prakticky neohraničené spektrum potenciálních účastníků řízení a začasť neochotu správních úřadů, nadaných širokou správní diskrecí.

Velmi nízkou efektivitu stávajícího systému rušení přejezdů dokumentují počty zrušených přejezdů v jednotlivých letech. Od roku 2010 dochází k trvalému poklesu počtu zrušených přejezdů rok 2010: 115, 2011: 73, 2012:29, 2013:37, 2014:49, 2015:41, 2016:15, 2017:16. Nízká efektivita rušení přejezdů a klesající tendence počtu zrušených přejezdů je způsobena složitou projednatelností zrušení přejezdu. Silniční správní úřad, který má podle zákona č. 13/1997 Sb. v kompetenci vydávat správní rozhodnutí o zrušení přejezdu, nemá stanoveny žádné konkrétní podmínky, na základě kterých by měl rozhodnout o zrušení přejezdu (jak bylo uvedeno, správní úřad je nadán širokou diskrecí, kdy právní úprava nedává navrhovateli prostor k jistotě v opodstatněnost jeho postupu - chybí jakákoli možnost nárokovatelnosti zrušení, či alespoň jednoznačnosti podmínek, za kterých může být zrušení přejezdu dosaženo - uvedené do značné míry ztěžuje též procesy plánování rekonstrukcí tratí, například v souvislosti se zamýšleným zvyšováním rychlosti na konkrétních tratích). Vzhledem k tomu, že pro účelové komunikace vykonávají funkci silničního správního úřadu obce s rozšířenou působností a neexistují pevná kritéria, podle kterých by se měl přejezd zrušit; pokud existuje vhodná alternativní trasa přístupu, tak ve většině případů se zrušením přejezdu místní samospráva nesouhlasí. Snaha o účelové ovlivnění rozhodovacích procesů je do značné míry pochopitelná, když vyšší míra pozornosti reálně je věnována zájmům na neomezování silniční dopravy, a to bez ohledu na skutečný význam zachování některých, byť i dopravně nevýznamných, křížení. Počty žádostí o zrušení přejezdů se zpracovávají v řádech desítek ročně, vyhověno je jen jednotkám z nich - uvedené pak nepochybně nejde na vrub kvality připravovaných návrhů, leč právě nejednoznačnosti a nekonkrétnosti právní úpravy.

Pokud se nepodaří přejezd zrušit, zpravidla (na základě kritérií stanovených platnou legislativou) je nezbytné přejezd zabezpečit výstražným zabezpečovacím zařízením. Náklady na zřízení tohoto zabezpečení jsou mimořádně vysoké (cca 15 mil. Kč přejezd) a vzhledem k velmi vysokému počtu přejezdů s ohledem na dostupné finanční zdroje je nereálné toto zabezpečení na všech přejezdech zabezpečených výstražnými kříži realizovat. Současně s narůstajícím počtem přejezdů zabezpečených výstražným zařízením stoupají náklady na jejich údržbu a nutné reinvestice po vyčerpání životnosti těchto zařízení. Provozní náklady na údržbu zařízení dosahují řádu stovek milionů Kč/rok a náklady na reinvestice řádu miliard. Vzhledem k tomu, že se jedná o majetek státu, není pro stát hospodárné na málo dopravně využívaných přejezdech tato zařízení zřizovat. Současně ale v rámci požadavku na zvyšování bezpečnosti je tak jedinou možností tyto přejezdy rušit.

Proces rušení málo využívaných přejezdů je proces dlouhodobý, nejedná se o jednorázovou záležitost. Úprava legislativy by se měla projevit ve střednědobém horizontu zvýšením efektivity rušení přejezdů - uvedené bude znamenat přínosy pro hospodaření státu jednak v oblasti zvýšení efektivity využití dráhy tam, kde existující přejezd na málo využívané pozemní komunikaci neumožnil uplatnění vyšší rychlosti na dané dráze; zrušením nebezpečných přejezdů na málo využívaných kříženích pak dojde též ke snížení rizikovosti a dalšímu snížení počtu zraněných a usmrcených v souvislosti s mimořádnými událostmi v drážní dopravě. Rušením nebezpečných a málo využívaných přejezdů pak bude snížen i ukazatel nehodovosti v silniční dopravě, což je plně v souladu s cíli Vlády ČR a národní dopravní politiky

Výše uvedenou problematiku nelze řešit jiným způsobem než právní úpravou, neboť proces zrušení přejezdu je přímo vázán na konkrétní právní úpravu, kterou je nutné změnit, když aktuální právní úprava nedává dostatečně efektivní nástroje, jejichž prostřednictvím by bylo možno dosáhnout cíle, který je v souladu s veřejným zájmem.

### *1.2.2.2. Fikce souhlasu*

V současnosti je závažným problémem dlouhá doba, kterou často trvá vydání závazného stanoviska dotčených orgánů (pro řadu řízení je nezbytná řada závazných stanovisek a povolovací proces se jejich vydáváním velmi prodlužuje).

Novelou stavebního zákona provedenou zákonem č. 225/2017 Sb., byla zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, vložena speciální právní úprava přezkumu závazných stanovisek (§ 4 odst. 9 – 11 stavebního zákona). Tato právní úprava je obtížně aplikovatelná a naprosto nesystémová. Neměla by existovat jiná právní úprava přezkumu závazných stanovisek uplatňovaných

v řízení podle stavebního zákona a jiná právní úprava přezkumu závazných stanovisek v řízeních podle jiných právních předpisů.

### *1.2.2.3. Problematika územního plánování*

U projektů společného zájmu (nařízení EU č. 347/2013) je stanovena lhůta 3,5 roku pro jejich umístění a povolení. Do této lhůty se započítává i případná aktualizace politiky územního rozvoje (dále jen „PÚR“), která není opatřením obecné povahy a vymezuje záměry v území pouze schématicky, ale i aktualizace zásad územního rozvoje (dále jen „ZÚR“), které dnes závazně vymezují plochu nebo koridor pro stanovený záměr. ZÚR v rámci vymezování záměrů provedou koordinaci jednotlivých záměrů v území a ve většině případů posoudí synergické a kumulativní vlivy všech vymezených záměrů v území. Právní úprava sice umožňuje vydávat územní rozhodnutí na základě PÚR, ale v praxi se tento postup nepoužívá s ohledem na to, že v daném případě není obvykle v moci stavebního úřadu vypořádat připomínky a námítky uplatněné v územním řízení, které brojí zejména proti navržené trase (například námítky „proč není možné vest daný záměr za kopcem“). Praxe se ustálila na tom, že stavební úřady umísťují záměr až na základě závazně vymezeného koridoru v ZÚR. S ohledem na to, že zastupitelstvo kraje rozhoduje o pořízení aktualizace a o vydání ZÚR v samostatné působnosti, má stát velice omezené možnosti ovlivnit rychlost procesu pořizování a vydávání ZÚR. Na druhou stranu stát potřebuje zejména u projektů společného zájmu záměry v území závazně vymezit cca do dvou let, aby byla slněna lhůta 3,5 let pro umístění záměru (návazně je třeba obvykle zpracovat dokumentaci EIA, dokumentaci pro umístění záměru a získat potřebná povolení stavebního úřadu, která budou umožňovat zahájit realizace záměru).

Po aktualizaci PÚR v roce 2015 (nabytí účinnosti 17. 4. 2015) se ukázalo, že tato aktualizace PÚR se do ZÚR v některých krajích „propíše“ až po pěti letech [podle informace z porady Ministerstva pro místní rozvoj (dále jen „MMR“) s krajskými úřady ke 12. 10. 2018 (po cca 3,5 roku od nabytí účinnosti aktualizace PÚR) byla PÚR zapracována v ZÚR Jihomoravského kraje, Kraje Vysočina, Karlovarského kraje (účinnost 13. 7. 2018), Zlínského kraje (předpoklad účinnosti 11/2018), Moravskoslezského kraje (vydání 13. 9. 2018); v ostatních 9 krajích byly aktualizace ZÚR rozpracovány].

Zasahovat do kompetencí zastupitelstva kraje v oblasti ZÚR není vhodné, protože by to mohlo působit aplikační potíže (například sdílená možnost aktualizace ZÚR) a mohlo by to být ústavně nekonformní (zasahování do výkonu samostatné působnosti krajů). V této souvislosti je třeba také připomenout, že kraj, který v ZÚR záměr územně vymezí, nese za toto vymezení plnou zodpovědnost včetně nákladů spojených s případným soudním přezkumem nebo náklady spojené s náhradou prokázané újmy spojené s vymezením plochy nebo koridoru pro záměr.

Problém, kdy zastupitelstvo kraje rozhoduje o zahájení procesu aktualizace ZÚR a o jejím obsahu je trvalý. Proces aktualizace ZÚR je obvykle spojen s výběrem projektanta (včetně formalit spojených s uzavřením smlouvy), který nezřídku trvá i 6 měsíců.

Stávající právní úprava neumožňuje státu závazně územně vymezit záměry v území, které jsou pro stát klíčové. Z tohoto důvodu je třeba, aby stát disponoval nástrojem územního plánování, který mu umožní závazně územně vymezit zejména záměry, které jsou předmětem projektů společného zájmu. Zároveň tento nástroj musí zapadat do hierarchie nástrojů územního plánování. Bez legislativní úpravy dosažení tohoto cíle není možné dosáhnout.

### *1.2.2.4. Národní geoportál územního plánování*

Podle současné právní úpravy krajský úřad zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup vydané zásady územního rozvoje, jejich aktualizaci a úplné znění zásad územního rozvoje po jejich aktualizaci spolu s usnesením zastupitelstva kraje. Obdobnou povinnost ukládá stavební zákon pořizovateli územního plánu, regulačního plánu a územní studie. Zároveň stavební zákon ukládá MMR vést evidenci územně plánovací činnosti. V rámci této evidence, kterou pro MMR na základě stavebního zákona vede Ústav územního rozvoje (organizační složka státu), se také zveřejňuje adresa, na které je konkrétní územně plánovací dokumentace zveřejněna. Tato adresa se v evidenci územně plánovací činnosti dále neaktualizuje. S ohledem na to, že kraje i obce mění své internetové stránky je obvyklé, že internetová adresa uváděná v evidenci územně plánovací činnosti je po určité době neaktuální.

MMR připravuje standardizaci některých částí územně plánovací dokumentace a zveřejňování dat z územně plánovací dokumentace ve strojově čitelném vektorovém formátu, který bude umožňovat komukoliv nad zveřejňovanými daty z územně plánovací činnosti vytvářet různé analýzy a aplikace.

Již dnes existuje v zákoně č. 123/1998 Sb., o právu na informace o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, kterým byla transponována směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2ES, o zřízení infrastruktury pro prostorové informace v Evropském společenství (INSPIRE), povinnost zveřejňovat prostorová data pro účely



činností, které mohou mít vliv na životní prostředí. Jedním z témat jmenovaných v rámci směrnice INSPIRE je využití území, které zahrnuje údaje o plánovaném využití území vycházející z výstupů územně plánovací činnosti. Česká republika má povinnost zajistit dostupnost těchto dat v harmonizované podobě do 31. 12. 2021. Je nezbytné zajistit efektivní vynakládání prostředků při plnění požadavků směrnice INSPIRE na národní, regionální i lokální úrovni tak, aby vznikla národní infrastruktura prostorových informací jako součást infrastruktury evropské.

Bez další elektronizace výstupů z územně plánovací činnosti nelze očekávat zvýšenou přidanou hodnotu. Tato elektronizace je v souladu s programovým prohlášením vlády.

Stávající právní úprava neukládá povinnost nikomu centrálně ve standardizované kvalitě zveřejňovat výsledky územně plánovací činnosti. S ohledem na to, že výkon přenesené působnosti se má podle Ústavy vykonávat na základě zákona a zákonem stanoveným způsobem, je absence právní úpravy, která by umožňovala dlouhodobé a systematické zveřejňování výstupů z územně plánovací činnosti v jednotném formátu schopné komunikovat například se základními registry (například RÚIAN), závažným nedostatkem.

Řešení tohoto problému bude posouvat naši republiku blíže ke státům EU, které jsou v elektronizaci veřejné správy dále. Řešení tohoto problému nebude škodit nikomu a lze očekávat, že zvýší konkurenceschopnost ČR a že bude prospěšné i široké veřejnosti, která bude mít informace z územně plánovací činnosti celé ČR na jednom místě ve standardizované podobě.

V současné době krajské úřady provozují geoportály, které zveřejňují data z územního plánování. Krajské geoportály však nejsou unifikované a obsahují mnohdy i další informace důležité pro kraje. Zamýšlené centrální zveřejňování dat z územního plánování prostřednictvím geoportálů provozovaných krajskými úřady by znamenalo úpravu stávajících geoportálů krajských úřadů. Následně by tato cesta znamenala zajistit financování 14 geoportálů při omezenější možnosti přímo řídit jejich obsluhu, údržbu a obnovu.

Lze předpokládat, že sjednocením způsobu zveřejňování výstupů z územně plánovací činnosti ubude obtížně kvantifikovatelná zátěž krajských úřadů a úřadů obcí s rozšířenou působností, ale i ostatních obecních úřadů, které vykonávají územně plánovací činnost.

#### *1.2.2.5. Oblast energetické infrastruktury*

Zákonem č. 169/2018 Sb. došlo k doplnění zákona č. 416/2009 Sb. o řadu ustanovení obsahující oprávnění, která jsou aplikovatelná pouze realizaci staveb dopravní infrastruktury. Jelikož neexistují rozumné argumenty pro to, aby stejná oprávnění nebyla aplikovatelná i pro neméně důležité stavby energetické infrastruktury, je nezbytné, aby došlo k rozšíření použitelnosti těchto ustanovení i na stavby energetické infrastruktury.

Stavební zákon ani po své velké novele z roku 2017 dostatečným způsobem nezohledňuje specifika energetických liniových staveb. Je proto třeba, aby tyto specifické stavby mohly využívat odlišných pravidel, která odpovídají jejich povaze a která umožní povolit jejich realizaci v časově akceptovatelném rozsahu a současném respektování veřejných i soukromých zájmů. Pokud jde např. o jeden z procesů uvádění staveb do užívání, kterým je kolaudační řízení, nelze u tohoto typu staveb očekávat účastenství každého vlastníka pozemku, na kterých se taková stavba nachází.

Navržené úpravy směřují ke zrychlení výstavby energetické infrastruktury. Problémy, na něž navrhovaná úprava nabízí řešení, se z podstaty mohou týkat všech staveb energetické infrastruktury, které splní definici § 1 zákona o urychlení výstavby. Některé úpravy však mají širší dopad a týkají se všech staveb vymezených zákonem o urychlení výstavby (úpravy v zákoně o vyvlastnění, úpravy vydávání závazného stanoviska). Z hlediska energetických staveb umožňuje urychlení výstavby rychlejší uvádění staveb do provozu a přispívá k posílení energetických sítí jednotlivých provozovatelů, umožňuje reagovat na požadavky českého průmyslu a domácností v oblasti zásobování energiemi, zajišťuje též zvýšení spolehlivosti dodávek koncovým spotřebitelům. Doplnění definice energetické infrastruktury

V současnosti se při využívání zákona o urychlení setkáváme v oblasti energetických staveb se skutečností, že je sice možné postupovat v souladu se zákonem č. 416/2009 Sb. u explicitně uvedených staveb (§ 1 odst. 4), avšak nelze zákonem předjímané zrychlující instituty využít i u staveb, které se stavbou energetickou souvisí. Tato skutečnost znesnadňuje aplikaci zákona o urychlení, protože nemalá skupina staveb vždy vyžaduje rovněž realizaci stavby související, která podmiňuje výstavbu či samotný provoz stavby hlavní (energetické). Na tyto související stavby však není možné zákon o urychlení výstavby použít, což má přínos aplikace urychlujících postupů na samotné infrastrukturní stavby, jelikož z důvodů návaznosti musí stavba infrastrukturní čekat na zajištění všech administrativních nezbytností na stavbu související. Většina energetických staveb, i z povahy jejich liniového charakteru, má vysokou pravděpodobnost nutné související investice do jiných staveb tak, aby byl vytvořen předpoklad pro výstavbu stavby energetické. Může se např. jednat o potřebu přeložky/překládky jiných staveb technické infrastruktury nebo např. širší úpravu meliorací v případě podzemních vedení takových staveb.

### Úprava řízení pro stavby energetické infrastruktury

Vyplývá z dosavadní praktické aplikace § 2c a 2d, že není vždy potřeba realizovat společné jednání stavebního úřadu s dotčenými orgány. Ze stávajícího ustanovení však není jednoznačné, že se nemusí konat v případě, že jsou všechna závazná stanoviska zajištěna a není mezi nimi rozpor. Stavební úřad tak svolává společné jednání s dotčenými orgány zbytečně, zatěžuje administrativou jak sebe, tak právě i tyto dotčené orgány. Regulace se v této souvislosti jeví jako nadbytečná a zatěžující.

Další úprava řízení vyplývá z úpravy fikce souhlasu stanoviska tak, jak je navrhována touto novelou ve stavebním zákoně. Je třeba upravit fikci závazného stanoviska, které je vydáváno na základě žádosti stavebníka před řízením a fikci stanoviska, kterou předpokládá dosavadní znění zákona o urychlení a ke které dochází v případě, že je závazné stanovisko zajišťováno stavebním úřadem. Pokud by nedošlo k úpravě a nastavení provázání jednotlivých fikcí, byla by úprava nedostatečná a neumožňovala by v těchto souvislostech optimální postup.

V případě záměrů energetické infrastruktury, které nejsou povolovány MPO a podle dosavadní právní úpravy jsou povolovány na stavebních úřadech na obcích s rozšířenou působností, se jako problematická jeví skutečnost, že v případě rozsáhlých staveb, které vedou přes správní území vícero obcí s rozšířenou působností, je potřeba absolvovat administrativní postupy, kterými bude stanoveno, jaká obec s rozšířenou působností provede povolovací řízení. Takovýto postup opět administrativně zatěžuje stavebníka a oddaluje samotné zahájení povolovacího řízení do doby, než bude nadřízeným orgánem o příslušnosti rozhodnuto. Vstupy na pozemky u energetické infrastruktury

V současnosti existují zákonná zmocnění pro vstupy na cizí pozemky v souvislosti s energetikou infrastrukturou pro období provozování infrastrukturních staveb a v pouze omezené míře pak pro potřeby přípravy (např. dle zákona o geologických pracích či dle zákona o zeměměřictví). Často však dochází k případům, kdy je pro potřeby přípravy stavby energetické infrastruktury potřeba provést jinými předpisy nedefinovaná měření a průzkumné práce (zejména průzkum půdy a podzemních vod), kdy vstup na pozemky, který je pro jejich realizaci nezbytný, není jinými předpisy řešen. V případech, kdy se s vlastníkem nelze dohodnout, se pak velmi složitě připravuje technické řešení nebo se hledá řešení jiné (existuje-li). Proto je třeba již existující úpravu aplikovat rovněž pro energetické stavby. Absence úpravy pro energetické stavby vytváří překážky pro hledání optimální trasy vedení a využití možností jiných technických řešení.

Doklady o vlastnictví při odnětí nebo omezení pozemků určených k plnění funkcí lesa

Dokládání vlastnických práv k pozemkům, resp. souhlasu vlastníka, pokud není pozemek ve vlastnictví žadatele, i v případech, kdy lze tyto pozemky nebo práva k nim vyvlastnit, je běžnou praxí při povolování omezení nebo vyjmutí z fondu pozemků určených k plnění funkcí lesa. Je mnohdy složité přesvědčit správní úřady, že v případě staveb, pro které lze práva vyvlastnit, není takový postup logický. Přičemž je ze strany stavebníků argumentováno obdobnou úpravou, která platí u zemědělského půdního fondu, kde ze zákona vyplývá, že v případech vyjímání pozemků ze zemědělského půdního fondu pro stavby, pro které lze práva vyvlastnit, se vyjádření vlastníka dokládat nemusí. Tato konstrukce je předjímaná rovněž v § 184a stavebního zákona.

Institut mezitímního rozhodnutí

Pro specifické stavby dopravní infrastruktury uvedené v příloze k zákonu lze využít institutu mezitímního rozhodnutí. Tento sice vyplývá ze znění správního řádu, avšak zákon o urychlení upravuje jeho postup na institut vyvlastnění. Například v rámci vyvlastňování je i u energetických staveb nejsložitější částí řízení stanovení výše náhrady, kdy jsou návrhy znaleckých posudků různé u vyvlastnítele i vyvlastňovaného a vyvlastňovacímu úřadu pak velmi dlouho trvá zajištění vlastního znaleckého posudku a následně provedení správního uvážení a stanovení konečné výše náhrady. Rovněž pro stavby přenosu elektřiny a přepravy plynu, které tvoří páteřní síť energetických soustav, je nezbytné jejich uvedení v příloze zákona tak, aby v případě, že jsou splněny podmínky pro vyvlastnění, nebylo třeba čekat na výsledek řízení o náhradách a mohlo být vydáno mezitímní rozhodnutí, na jehož základě by bylo možné začít stavbu realizovat. I u ostatních staveb energetické infrastruktury je třeba zajištění obdobného mechanismu tak, aby se urychlila možnost výstavby a uvádění staveb do provozu. Jelikož však ve všech případech nepůjde o stavby srovnatelného významu jako stavby, které jsou uvedeny v příloze zákona, navrhuje se umožnit podání řádného opravného prostředku, jsou tedy zachovány všechny opravné prostředky podle správního řádu a nedochází tak k omezování žádných práv vyvlastňovaného. Z hlediska všech výzev decentralizace energetiky je robustní přenosová, přepravní a distribuční soustava nezbytným základem.

Úpravy v souvislosti s vyvlastňovacím řízením

V praxi se ukazuje, že proces získání práv k pozemkům je jednou ze zásadních překážek, které mají vliv na délku povolovacích řízení souvisejících s výstavbou dopravní a technické infrastruktury. Při rozsahu projektů, na něž dopadá zákon o urychlení, je velmi pravděpodobné, že se vždy najde nějaký vlastník pozemku, který nesouhlasí se stavbou a není z různých důvodů přístupný k dohodě (důvody jsou od spekulativních, po nesouhlas

s cenou až po velmi osobní vztah k předmětnému pozemku nebo nedohledatelný vlastník). Problematiku vyvlastňovacích řízení tak nelze vynechat při úvahách, jaké úpravy legislativy přijmout, aby mohly být stavby realizovány v rozumných lhůtách.

Aktuální průměrná délka vyvlastňovacích řízení znesnadňuje zahájení realizace již povolené stavby. Důvodů je mnoho a tvoří dohromady širokou skupinu více či méně významných administrativních postupů, které prodlužují zahájení realizace stavby, přičemž často nejsou nutně odůvodněny zájmy na ochraně účastníků, ale jde o pouhou zdlouhavou administrativu. Pokud rozdělíme jednotlivé postupy při vyvlastňovacím řízení, pak lze chronologicky identifikovat následující překážky, které jsou kladeny pro všechny typy staveb, u nichž je vyvlastnění přípustné:

- absence relevantních lhůt pro postupy vyvlastňovacího úřadu,
- problematika doručování písemností do ciziny ze strany vyvlastnítele,
- absence lhůt pro předložení posudku vyvlastňovaným.

Ve vztahu k energetické infrastruktuře lze dále identifikovat následující problematické aspekty (pro dopravní stavby jsou již poslední novelou zákona č. 416/2009 Sb. vyřešeny):

- možnost realizovat stavbu v době, kdy už jsou v řízení vyhodnoceny podmínky pro vyvlastnění za splněné a je třeba ještě rozhodovat pouze o výši náhrad,
- odvolací řízení proti rozhodnutí o vyvlastnění.

Obdobně jako je navrhováno upravit dopad zákona o urychlení rovněž na stavby související s výstavbou energetické infrastruktury, je rovněž potřebné umožnit pro zřizování staveb omezení nebo odejmutí práva k pozemkům pro realizaci souvisejících staveb, pro které v současné době nelze práva vyvlastnit, což mnohdy prodlužuje a prodražuje realizaci těchto energetických staveb. Současně je třeba, aby se stejný institut mohl uplatnit i u některých dalších druhů energetických staveb a napravit stav, kdy byly v minulosti bezdůvodně opomenuty. Jedná se konkrétně o stavby výroben elektřiny nad 100 MW výkonu, které poskytují provozovateli přenosové soustavy ČR podpůrné služby, a pod něž spadají např. i jaderná zařízení, výroby zemního plynu a těžební plynovody. Zároveň je potřeba uvést, že v rámci analytické činnosti Stálého výboru pro jadernou energetiku, který je stálým meziresortním koordinačním a poradním orgánem vlády pro otázky jaderné energetiky a realizace a aktualizace Národního akčního plánu rozvoje jaderné energetiky v ČR, bylo identifikováno riziko, že se nepodaří pro realizaci jaderných zařízení získat výkupem všechna nezbytná práva k pozemkům, a byl proto vládou stanoven úkol umožnit pro tyto potřeby získat práva vyvlastněním.

Při stávající aplikaci zákona o vyvlastnění je u všech typů vyvlastňovacích řízení často naráženo na skutečnost, že v zákoně nejsou stanoveny žádné konkrétní termíny, které by motivovaly vyvlastňovací úřad vést řízení o vyvlastnění efektivně, bez nedůvodného prodloužení. Rovněž některé procesní kroky, např. možnost předložení znaleckého posudku vyvlastňovaným, nejsou jednoznačně časově limitované a způsobují pak zbytečné průtahy řízení. S použitím posudků souvisí i nedostatečná využitelnost posudku zpracovaného vyvlastnítelem, když tento posudek je nezbytný pouze pro návrh smlouvy pro vyvlastňovaného, v řízení a stanovení náhrady za vyvlastnění pak pouze tehdy, pokud s jeho využitím dal vyvlastňovaný výslovný souhlas. Souhlas vyvlastňovaného je však udělen výjimečně a povinnost zpracování tohoto odborného podkladu uložená vyvlastniteli postrádá většího významu. Vyvlastňovaní často vyslovení souhlasu využívají k časovým obstrukcím řízení. Byť se rovněž na vyvlastnění má uplatnit správní řád a obecná povinnost vydat rozhodnutí do 30 resp. 60 dní, neumožňuje stávající úprava těchto lhůt dosáhnout a dochází tak k demotivaci vyvlastňovacího úřadu a k rezignaci na dodržování lhůt.

Důvodem prodloužování doby vyvlastňovacího řízení jsou i stávající pravidla regulující doručování mezi vyvlastnítelem a vyvlastňovaným, která neberou v úvahu situace, kdy je doručováno do ciziny a kdy v takových případech je často nemožné účinné doručení ze strany vyvlastnítele prokázat (potvrzení o doručení není doručeno zpět či taková služba není doručujícím subjektem podporována).

Samotné zpracování znaleckého posudku provází v současnosti mnoho nejistot, jednou z nich je nedůsledné využívání způsobu ocenění věcného břemene, který je uveden přímo v zákoně o oceňování majetku, jehož základní podmínky jsou v předmětném předpise jednoznačně definované a specifikované právě pro energetickou infrastrukturu. To v důsledku vede k situacím, že dva na sobě nezávisle zpracované znalecké posudky vedou k různým hodnotám a tím nejenže zpochybňují důvěru vyvlastňovaného v právo, ale zároveň značně zatěžují vyvlastňovací úřad, který se musí mnohdy s rozpornými hodnotami v řízení o stanovení náhrady vypořádat, nelze pochybovat o tom, že to rovněž nedůvodně prodlužuje vyvlastňovací řízení.

Pro energetickou infrastrukturu nadále platí, že při vyvlastňovacím řízení je třeba vyčkat na rozhodnutí o obou zásadních otázkách, tj. zda je možné práva vyvlastnit a pokud ano, tak za jakou náhradu. To sebou přináší zdržení, která však v mnoha případech nejsou nezbytná. Pokud jsou již jednou splněny předpoklady pro odnětí či odejmutí

práv a vyvlastňovací úřad má v této otázce jasno, pak není nezbytné další správní postup vázat na rozhodnutí o otázkách výše náhrad. Toto se netýká jen zásadních energetických staveb, ale v podstatě jakéhokoliv vyvlastňovacího řízení ke všem typům energetické infrastruktury. V rámci vyvlastňování je i u energetických staveb nejsložitější částí řízení stanovení výše náhrady, kdy jsou návrhy znaleckých posudků různé u vyvlastnitelů i vyvlastňovaného a vyvlastňovacímu úřadu pak velmi dlouho trvá zajištění vlastního znaleckého posudku a následně provedení správního uvážení a stanovení konečné výše náhrady.

Rozsah problematiky vyvlastňování lze dokladovat na vedení 2 x 110 kV ve východních Čechách. Jednalo se o nadzemní distribuční vedení velmi vysokého napětí. V tomto konkrétním případě se jednalo o vedení v délce 28 km, kde bylo třeba zajistit cca 440 věcných břemen s jednotlivými vlastníky pozemků. Vyvlastňování bylo prováděno dvěma příslušnými vyvlastňovacími úřady. V rámci předmětné stavby bylo zahájeno 67 vyvlastňovacích řízení, kde se nepodařilo smlouvu o věcném břemeni uzavřít dohodou (odmítnutí vlastníkem pozemku, nedostatečně identifikovaný vlastník pozemku, nekomunikující vlastník pozemku apod.). V rámci zahájených vyvlastňovacích řízení se podařilo s cca 40 vlastníky dohodnout ještě před rozhodnutím o vyvlastnění. Ve zbylých cca 6 % z původního počtu vlastníků (potřebných věcných břemen) bylo vyvlastňovací řízení dokončeno. Průměrná délka vyvlastňovacích řízení od podání žádosti vyvlastnitelem po nabytí právní moci rozhodnutí byla v na obou úřadech cca 9 měsíců.

#### Kolaudační řízení

Navrhuje se upravit účastníky kolaudačního řízení podle stavebního zákona, a to vypuštěním účastnictví vlastníka pozemku. Vlastník pozemku mohl uplatňovat veškeré své námítky proti záměru ze své pozice účastníka územního řízení, tak i případného stavebního řízení či společného územního a stavebního řízení. Všechny myslitelné potenciální negativní zásahy záměru do jeho vlastnického práva k pozemku již byly předmětem těchto předchozích řízení. Zájem vlastníka je chráněn právě ve vymezení podmínek územního, případně stavebního řízení. Ověření shody záměru s povolenou stavbou lze již bez dalšího svěřit veřejnoprávní moci, jelikož jejím úkolem, a tedy odpovědností, je zajištění toho, že bude zkolaudována, tedy provozována stavba, která byla předmětem povolení.

K výše uvedenému je třeba doplnit, že v případě vydávání kolaudačního souhlasu, který je zjednodušenou formou kolaudace, není vlastník pozemku účastníkem tohoto procesu. K žádosti o kolaudační souhlas se dokládají pouze závazná stanoviska dotčených orgánů k užívání stavby a případný nesoulad stavby s povolením je plně svěřen veřejnoprávní moci.

V drtivé většině případů ani nedochází k výstavbě na cizích pozemcích, když pro stavebníka je dlouhodobě bezpečnější realizovat stavbu na svém pozemku a tak jsou většinou pozemky jiných vlastníků stavebníkem vykoupeny.

U staveb, u kterých dochází k využití cizích pozemků a realizace staveb na nich je umožněna jinými právy, nežli právy vlastnickými (např. právo stavby, věcné břemeno, nájemní právo), je ochrana práv vlastníků pozemků realizována skrze soukromoprávní smlouvu o sjednání příslušného práva se stavebníkem. V případech, kdy jde o právo, které se získává vyvlastněním, pak skrze definování nezbytného rozsahu vyvlastnění, který je determinován mimo jiné i parametry stavby a přísně kontrolován vyvlastňovacím úřadem, který chrání práva vlastníka pozemku. I v těchto případech se vlastník pozemků může rovněž účastnit povolovacích řízení, v rámci nichž může hájit svá práva.

Pokud jde o stavby na cizích pozemcích, pak půjde nejčastěji o stavby, které po jejich výstavbě, tj. v průběhu jejich provozování, umožňují i další využívání pozemků. Těmito stavbami budou převážně stavby technické infrastruktury, například nadzemní či podzemní vedení apod. U nadzemních staveb je kontrola jejich souladu s původním (povoleným) záměrem možná i bez účastnictví na kolaudačním řízení, u podzemních staveb naopak jejich povaha znemožňuje jednoduché vizuální ověření přesného umístění a provedení, ať již vlastník účastníkem bude či nikoliv. Právě zejména u výstavby těchto charakterem liniových staveb realizovaných a provozovaných většinou ve veřejném zájmu, a současně staveb často strategického významu, dochází k nepřijatelným významným administrativním zpožděním způsobených zejména jednáním stavebního úřadu vůči velkému počtu účastníků řízení, např. již jen doručováním úkonů řízení.

Jak bylo uvedeno výše, přesto, že ochrana práv vlastníků pozemků je zaručena i bez jejich účasti v kolaudačních procesech, nelze zapomínat na to, že v hypotetických případech potřeby obrany proti výsledkům kolaudace, je vlastníkovi pozemku i nadále k dispozici možnost využití přezkumného řízení podle správního řádu a případně rovněž i možnost využití soudní žaloby podle soudního řádu správního.

#### *1.2.2.6. Oblast elektronických komunikací*

Digitální ekonomika, která je založena na moderních on-line službách a rychlém připojení k internetu, má svými inovacemi, rychlostí a přeshraničním dosahem potenciál posunout integraci vnitřního trhu České republiky na novou úroveň. Vysoce kvalitní digitální infrastruktura je základem prakticky všech odvětví moderní a inovativní ekonomiky a má strategický význam pro sociální a územní soudržnost.

Usnesením ze dne 5. října 2016 č. 885 schválila vláda Národní program rozvoje sítí nové generace, ve kterém je jednak definován strategický přístup České republiky při výstavbě sítí nové generace a rovněž prostřednictvím cíleně směřované podpory realizován vliv státu na rozvoj budování těchto sítí při současném dodržování zásady technologické neutrality. Za tímto účelem dne 10. května 2017 schválila vláda České republiky Akční plán k provedení nedotačních opatření pro podporu plánování a výstavby sítí elektronických komunikací.

Cílem Akčního plánu je vymezení okruhu existujících překážek a zvýšených finančních nároků, které negativně působí při plánování a výstavbě sítí elektronických komunikací, a dále existujících finančních bariér ovlivňujících provozování těchto sítí. Současně jsou v Akčním plánu vytyčena opatření pro postupnou eliminaci uvedených negativních jevů obsahující nezbytné gesce a časové horizonty.

V rámci procesu plánování a výstavby veřejných sítí elektronických komunikací nové generace, které jsou plnohodnotným a svébytným druhem technické infrastruktury budované ve veřejném zájmu, však naráží investoři, stavebníci i projektanti na řadu dlouhodobých i nově vznikajících překážek. Tyto překážky následně brání rychlému a efektivnímu rozvoji nejen v rámci samotného odvětví elektronických komunikací, ale i v převážné části s ním nutně spojených různých oblastí podnikání a společenského života v České republice.

Panuje všeobecná shoda na tom, že stavební práce představují dominantní část celkových nákladů na zavádění sítí elektronických komunikací, bez ohledu na použitou technologii, přičemž u některých technologií se tento podíl odhaduje až na 80 %. V rámci těchto nákladů jsou zahrnuty i náklady spojené se správnými řízeními, které dosahují u menších staveb až 50% celkových nákladů určených na výstavbu sítí. S ohledem na tuto skutečnost změna zákona rozšiřuje okruh vybraných staveb sítí elektronických komunikací, u nichž nebude vyžadováno příslušné správní rozhodnutí dle stavebního zákona, čímž dojde i k urychlení výstavby staveb elektronických komunikací.

V rámci koordinaci stavebních prací neexistuje rychlá a legální cesta jak umožnit přípolož sítí elektronických komunikací k jiné stavbě technické, či dopravní infrastruktury. Za současné právní úpravy lze přípolož před realizací stavby dopravní, či technické infrastruktury aplikovat jedině prostřednictvím změny územního rozhodnutí pro stavbu dopravní či technické infrastruktury. To však znamená zpoždění v realizaci stavebních činností v řádu 6 až 8 měsíců. Takovéto časové prodlžení brání k uzavírání jakýchkoliv dohod o koordinaci stavebních prací a tím i k nemožnosti realizovat přípolož veřejných komunikačních sítí. Obecně platí, že právní nemožnost přípolož aplikovat v praxi vede k absurdním situacím, kdy dané pozemní komunikace jsou v průběhu několika let opakovaně rozkopány z důvodu umístění několika staveb technické infrastruktury po sobě do těchto komunikací, což je zejména ze strany obecních samospráv často kritizováno.

### 1.3. Popis existujícího právního stavu v dané oblasti

Právní úprava povolovacích procesů pro stavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury je obsažena především v následujících právních předpisech:

- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů („liniový zákon“)
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (ZPV)
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů

- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 549/1991 Sb., o soudních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 200/1994 Sb., o zeměměřictví a o změně a doplnění některých zákonů souvisejících s jeho zavedením
- Zákon č. 62/1988 Sb., o geologických pracích a o Českém geologickém úřadu
- Zákon č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně některých zákonů (zákon o oceňování majetku)
- Vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb atd.

### 1.3.1. Problematika povolovacích procesů

---

#### 1.3.1.1. Více povolení u liniových dopravních staveb

---

Současná právní úprava je řešena v zákoně č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Investor má při veřejnoprávním projednávání možnost záměr projednat buď samostatně v územním řízení o umístění stavby podle § 84-92 stavebního zákona a ve stavebním řízení podle § 108-115 stavebního zákona. Tento postup je časově i finančně velice náročný.

Od 1.1.2018 došlo k zavedení společného územního a stavebního řízení v §§ 94j až 94p (popř. §§ 94q až 94y) stavebního zákona. Investoři dopravních staveb využití této možnosti podrobili kritice, jelikož rozsah dokumentace pro takové řízení je obsahově i finančně náročný a v rámci projednávání s dotčenými orgány bývá podroben opakované revizi, přičemž podrobnosti v dokumentaci uvedené nemají vliv na veřejnoprávní projednání s účastníky řízení. Rozsah dokumentace uvedený v přílohách č. 10 a 11 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, velice podrobný a investory odrazuje od použití postupu podle §§ 94j až 94p (popř. §§ 94q až 94y) stavebního zákona, a to především z důvodu opakovaného dopracovávání společné dokumentace o další požadavky vyplývajících ze závazných stanovisek dotčených orgánů a tím prodlužování procesu projednání záměru.

### 1.3.1.2. *Proces EIA a související povolovací procesy v oblasti životního prostředí*

V rámci přípravy staveb dochází k duplicitě prověřování/posuzování vlivů na životní prostředí (ŽP), zejména na instituty ochrany přírody definované a chráněné dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ZOPK).

Při přípravě významných záměrů je nejdříve nutné, aby záměr prošel procesem EIA, dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen ZPV). V příloze 1 ZPV jsou definovány záměry, které vyžadují proces EIA.

Výsledkem procesu EIA, kdy je popsáno a vyhodnoceno dotčené území – včetně všech složek ŽP a obyvatelstva, je popsán záměr a jsou popsány a vyhodnoceny všechny jeho vlivy na dotčené území a na závěr jsou navržena opatření k vyloučení, nebo zmírnění negativních vlivů záměru na ŽP, je stanovisko EIA, kde jsou zejména uvedena opatření a podmínky pro další projektovou přípravu.

Následně se ještě v procesu EIA k těmto informacím vyjadřují dotčené úřady, samosprávy i veřejnost, relevantnost těchto informací ověřuje nezávislý posudkář (autorizovaná osoba) a ve finále vydané stanovisko EIA obsahuje podmínky a opatření, která se vztahují k dotčeným institutům ochrany přírody dle ZOPK. Přes výše uvedený postup se pak v navazujících řízeních, zejména v územním, ale částečně také ve stavebním řízení, k daným vlivům záměru na jednotlivé instituty ochrany přírody, znovu vyjadřují samostatně dotčené úřady (orgány ochrany přírody - OOP) a vydávají k nim samostatně souhlasy a povolení (stanoviska, závazná stanoviska a rozhodnutí) s tím, že tyto dokumenty velmi často neobsahují nic nového (zejména v části "podmínky a opatření") a často se v odůvodnění píše, že v procesu EIA to bylo řešeno dostatečně, takže není důvod povolení, nebo souhlas nevydat. Typicky se to týká § 4 (ÚSES, VKP) ZOPK, § 12 Krajinový ráz ZOPK, ale i ostatních institutů ochrany přírody.

Výše popsáný stav byl navíc umocněn novelou č. 225/2017 Sb. stavebního zákona, která se dotkla také ZOPK, kdy je zcela nově formulován § 67 ZOPK a je explicitně v ZOPK vyžadováno, aby u záměrů, které mohou mít významné vlivy na instituty ochrany přírody, definované v částech 2, 3 a 5 ZOPK, bylo provedeno Hodnocení podle § 67 ZOPK autorizovanou osobou a aby toto Hodnocení bylo součástí Dokumentace EIA, pokud se tato bude zpracovávat.

To znamená, že u nových Dokumentací EIA je v úvodu popsáný stav nyní nově explicitně potvrzen požadavkem v zákoně (ZOPK), přestože již dříve tato praxe fungovala.

Následně v územním řízení se znovu k záměru/stavbě vyjadřují všechny dotčené orgány, včetně orgánů ochrany přírody (OOP dle ZOPK), které se vyjadřovaly v rámci procesu EIA a v případě potřeby (u významných záměrů vždy) vydávají stanoviska a rozhodnutí. Dochází tak k výše popsané duplicitě.

Stanovisko EIA je spolu se stanovisky, nejen OOP, podkladem pro územní rozhodnutí a v případě obstrukcí ze strany NGO dochází k napadání územního rozhodnutí a skrze ně i všech podkladových stanovisek, ale dochází také k napadání samostatných rozhodnutí, vydaných v samostatných správních řízeních dle ZOPK.

Napadání je formou přezkumů – dle správního řádu i soudního přezkumu. Se všemi časovými důsledky.

### 1.3.1.3. *Majetkoprávní příprava*

Stávající úprava zákona č. 416/2009 Sb. nevyklučuje výslovně možnost zpracování globálního znaleckého posudku. Ačkoli tuto možnost zákon výslovně nevyklučuje, není možné ji s ohledem na to, že je dána povinnost oslovit každého vlastníka nemovitosti a znalecké posouzení by mělo být realizováno k datu odeslání návrhu potřebné smlouvy vlastníku. Posudek tedy musí být individuální a aktualizovaný co nejbližší datu oslovení konkrétního vlastníka. Z tohoto důvodu máme za to, že zpracování souhrnného posudku není možné, a to z hlediska stávající úpravy, jež de facto předpokládá znalecký posudek aktuální k datu odeslání návrhu smlouvy na získání potřebných práv k nemovitostem.

Vyhotovování individuálních znaleckých posudků a jejich neustálá aktualizace je neefektivní a nákladné, navíc nemají vlastníci předem a dlouhodobě jasno, za jaké ceny se v dané lokalitě vykupuje. Nemohou se tedy předem připravit na vyjednávání s investorem, a navíc mají mnohdy nerealistická očekávání. Ke sporům dále přispívá i to, že nejsou známa kritéria stanovení ceny pro výkup okolních pozemků a nemovitostí a vlastníci se tak mohou cítit poškození ve srovnání s jinými. Právní úprava se proto snaží minimalizovat rizika vzniku sporů, které zdržují výstavbu, a to tím že umožní vznik mnohem transparentnějšího a předvídatelnějšího prostředí v oblasti majetkoprávního vypořádání. Pokud budou podmínky výkupů stanoveny plošně a dostatečně předem, měla by být vytvořena mnohem přehlednější situace pro budoucí jednání mezi investorem a vlastníky. Pokud budou podmínky

transparentní a předvídatelné, lze očekávat, že jednotliví aktéři budou považovat výsledek vyjednávání za spravedlivější a nebudou následně proces blokovat. Dalším efektem je omezení možnosti spekulovat s cenou, když ta je předem stanovena po určitou dobu.

## 1.3.2. Další dílčí oblasti

### 1.3.2.1. Bezpečnost železničních přejezdů

Změna současné právní úpravy železničních přejezdů, která je obsažena v několika zákonech a vyhláškách tyto zákony provádějící, a je poněkud nesystematická a terminologicky nejednotná.

Platná právní úprava je obsažena především a zejména v:

- zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v účinném znění („PozKom“)
- zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách, v účinném znění („ZoD“)
- ve vyhlášce MD č. 177/1995 Sb., stavebním a technickém řádu drah, v účinném znění („sřd“)
- vyhlášce MD č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích („vyhlPK“).

Dosud dle stávající právní úpravy je rozhodování silničního správního úřadu diskreční, neboť silniční správní úřad „může rozhodnout“, je tedy oprávněn žádost o zrušení přejezdu i zamítnout, přičemž stávající právní úprava žádné důvody pro zamítnutí nespécifikuje a tyto jsou plně v kompetenci silničního správního úřadu.

Cílem návrhu je zavedení takové právní úpravy, která jasně nastaví pravidla a podmínky, za jejichž splnění bude silniční správní úřad muset přejezd ve správním řízení zrušit. Takto lze docílit akcelerace procesu rušení přejezdů, především těch, které jsou využity pouze minimálně a/nebo za situace jejich vzájemné blízkosti a možnosti převedení dopravy z rušeného přejezdu na blízký přejezd sousední. Vedle uvedeného bude pochopitelně zachována možnost nahrazení přejezdu nadjezdem, či podjezdem - cílem úpravy nepochybně není umožnit paušální rušení všech železničních přejezdů, takový postup by byl v zásadě zcela iracionální. Navrhovaná právní úprava současně, vedle toho, že zakládá možnou nárokovost pozitivního rozhodnutí, stanoví mantinely, za kterých je možno přejezd zrušit a určuje minimální požadavky, zaručující minimální kvalitu zachované silničně dopravní obslužnosti. Provozovatel dráhy tedy nebude mít možnost zrušit jakýkoli přejezd, než ten, kde budou splněny určené a definované podmínky. Úpravou současně dochází k omezení až hraničně široké možnosti diskrece správního orgánu, rozhodujícího o zrušení železničního přejezdu a umožňuje určitou predikovatelnost výsledku správního řízení, která dnes neexistuje. V uvedeném tak navrhovaná právní úprava plně vyhovuje požadavkům na moderní podobu správního řízení, kdy do určité míry potlačuje reliktů kabinetního rozhodování bez širší možnosti predikovat výsledek správního řízení. Garancí práv ostatních subjektů pak navrhovaná úprava není ani nevyvážená, když zohledňuje i zájmy odlišné.

Shrneme-li, pak zrušení přejezdu je na základě současné právní úpravy prakticky nevymahatelné a nevynutitelné, jelikož není zákonem stanoveno, za jakých podmínek musí oprávněný úřad (silniční správní úřad) rozhodnout kladně. Nová právní úprava by měla zajistit vyšší míru vynutitelnosti a vymahatelnosti rozhodnutí o zrušení přejezdů, či alespoň vyšší míru předvídatelnosti a tím i efektivity postupů.

### 1.3.2.2. Fikce souhlasu

Účelným řešením problému dlouhé doby, kterou často trvá vydání závazného stanoviska dotčených orgánů, se jeví zavedení závazných lhůt pro vydávání závazných stanovisek dotčených orgánů. Zároveň je nezbytné řešit důsledek nedodržení této lhůty, neboť závazné stanovisko je obligatorním podkladem pro vydání správního rozhodnutí nebo jiného úkonu správního orgánu, který za zákonem stanovených podmínek správní rozhodnutí může nahradit. Současně se zavedením výslovné lhůty pro vydání závazného stanoviska se tedy zavádí ve stavebním zákoně řešení prostřednictvím fikce vydání souhlasného závazného stanoviska pro případ nevydání závazného stanoviska ve stanovené lhůtě.

Novelou stavebního zákona provedenou zákonem č. 225/2017 Sb., byla zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, vložena speciální právní úprava přezkumu závazných stanovisek (§ 4 odst. 9 – 11 stavebního zákona). Tato právní úprava je obtížně aplikovatelná a naprosto nesystémová. Neměla by existovat jiná právní úprava přezkumu závazných stanovisek uplatňovaných



v řízení podle stavebního zákona a jiná právní úprava přezkumu závazných stanovisek v řízeních podle jiných právních předpisů.

Proto se jeví jako účelně vypuštění této nesystémové úpravy ze stavebního zákona a doplnění obecné úpravy k závazným stanoviskům v § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. Dále pak je žádoucí nově zajistit speciální úpravu pro závazná stanoviska, která jsou závazným podkladem pro jiné úkony stavebního úřadu podle stavebního zákona (například veřejnoprávní smlouvy nebo územního souhlasu).

### *1.3.2.3. Problematika územního plánování*

U projektů společného zájmu (nařízení EU č. 347/2013) je stanovena lhůta 3,5 roku pro jejich umístění a povolení. Do této lhůty se započítává i případná aktualizace politiky územního rozvoje (dále jen „PÚR“), která není opatřením obecné povahy a vymezuje záměry v území schématicky, ale i aktualizace zásad územního rozvoje (dále jen „ZÚR“), které dnes závazně vymezují plochu nebo koridor pro stanovený záměr. ZÚR v rámci vymezování záměrů provedou koordinaci jednotlivých záměrů v území a ve většině případů posoudí synergické a kumulativní vlivy všech vymezených záměrů v území. Právní úprava sice umožňuje vydávat územní rozhodnutí na základě PÚR, ale v praxi se tento postup nepoužívá s ohledem na to, že v daném případě není obvykle v moci stavebního úřadu vypořádat připomínky a námitky uplatněné v územním řízení, které brojí zejména proti navržené trase (například námitky „proč není možné vest daný záměr za kopcem“). Praxe se ustálila na tom, že stavební úřady umísťují záměr až na základě závazně vymezeného koridoru v ZÚR. S ohledem na to, že zastupitelstvo kraje rozhoduje o pořízení aktualizace a o vydání ZÚR v samostatné působnosti, má stát velice omezené možnosti ovlivnit rychlost procesu pořizování a vydávání ZÚR.

Po aktualizaci PÚR v roce 2015 se ukázalo, že tato aktualizace PÚR se do ZÚR v některých krajích „propíše“ až po pěti letech. Zasahovat do kompetencí zastupitelstva kraje v oblasti ZÚR není vhodné, protože by to mohlo působit aplikační potíže (například sdílená možnost aktualizace ZÚR) a mohlo by to být ústavně nekonformní (zasahování do výkonu samostatné působnosti krajů). V této souvislosti je třeba také připomenout, že kraj, který v ZÚR záměr územně vymezí, nese za toto vymezení plnou zodpovědnost včetně nákladů spojených s případným soudním přezkumem nebo náklady spojené s náhradou prokázané újmy spojené s vymezením plochy nebo koridoru pro záměr.

Problém, kdy zastupitelstvo kraje rozhoduje o zahájení procesu aktualizace ZÚR a o jejím obsahu je trvalý. Proces aktualizace ZÚR je obvykle spojen s výběrem projektanta (včetně formalit spojených s uzavřením smlouvy), který nezdídká trvá i 6 měsíců.

### *1.3.2.4. Národní geoportál územního plánování*

Podle současné právní úpravy krajský úřad zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup vydané zásady územního rozvoje, jejich aktualizaci a úplné znění zásad územního rozvoje po jejich aktualizaci spolu s usnesením zastupitelstva kraje. Obdobnou povinnost ukládá stavební zákon pořizovateli územního plánu, regulačního plánu a územní studie. Zároveň stavební zákon ukládá MMR vést evidenci územně plánovací činnosti. V rámci této evidence, kterou pro MMR na základě stavebního zákona vede Ústav územního rozvoje (organizační složka státu), se také zveřejňuje adresa, na které je konkrétní územně plánovací dokumentace zveřejněna. Tato adresa se v evidenci územně plánovací činnosti dále neaktualizuje. S ohledem na to, že kraje i obce mění své internetové stránky je obvyklé, že internetová adresa uváděná v evidenci územně plánovací činnosti je po určité době neaktuální.

MMR připravuje standardizaci některých částí územně plánovací dokumentace a zveřejňování dat z územně plánovací dokumentace ve strojově čitelném vektorovém formátu, který bude umožňovat komukoliv nad zveřejňovanými daty z územně plánovací činnosti vytvářet různé analýzy a aplikace.

Již dnes existuje v zákoně č. 123/1998 Sb., o právu na informace o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, kterým byla transponována směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2ES, o zřízení infrastruktury pro prostorové informace v Evropském společenství (INSPIRE), povinnost zveřejňovat prostorová data pro účely činností, které mohou mít vliv na životní prostředí. Jedním z témat jmenovaných v rámci směrnice INSPIRE je využití území, které zahrnuje údaje o plánovaném využití území vycházející z výstupů územně plánovací činnosti. Česká republika má povinnost zajistit dostupnost těchto dat v harmonizované podobě do 31. 12. 2021. Je nezbytné zajistit efektivní vynakládání prostředků při plnění požadavků směrnice INSPIRE na národní, regionální i lokální úrovni tak, aby vznikla národní infrastruktura prostorových informací jako součást infrastruktury evropské.

Bez další elektronizace výstupů z územně plánovací činnosti nelze očekávat zvýšenou přidanou hodnotu. Tato elektronizace je v souladu s programovým prohlášením vlády.

Stávající právní úprava neukládá povinnost nikomu centrálně ve standardizované kvalitě zveřejňovat výsledky územně plánovací činnosti. S ohledem na to, že výkon přenesené působnosti se má podle Ústavy vykonávat na základě zákona a zákonem stanoveným způsobem, je absence právní úpravy, která by umožňovala dlouhodobé a systematické zveřejňování výstupů z územně plánovací činnosti v jednotném formátu schopné komunikovat například se základními registry (například RÚIAN), závažným nedostatkem.

Řešení tohoto problému bude posouvat naši republiku blíže ke státům EU, které jsou v elektronizaci veřejné správy dále. Řešení tohoto problému nebude škodit nikomu a lze očekávat, že zvýší konkurenceschopnost ČR a že bude prospěšné i široké veřejnosti, která bude mít informace z územně plánovací činnosti celé ČR na jednom místě ve standardizované podobě.

Lze předpokládat, že sjednocením způsobu zveřejňování výstupů z územně plánovací činnosti ubude obtížně kvantifikovatelná zátěž krajských úřadů a úřadů obcí s rozšířenou působností, ale i ostatních obecních úřadů, které vykonávají územně plánovací činnost.

### 1.3.2.5. Oblast energetické infrastruktury

#### Doplnění definice energetické infrastruktury

Stávající právní úprava nepředpokládá, že by existovala jiná stavba, kromě té, která je cílem výstavby, na niž by mohly být aplikovány urychlující postupy podle zákona o urychlení. Tyto doprovodné stavby je tak nutno povolovat ve standardních režimech, nejen ve smyslu správních postupů, ale rovněž navazujícího soudního přezkumu a nelze pro ně aplikovat urychlující postupy podle zákona o urychlení.

#### Úprava řízení pro stavby energetické infrastruktury

V současné době je stavební úřad podle zákona o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací u předmětných staveb energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací vždy povinen provést společné jednání za účelem zajištění závazných stanovisek a za účelem jejich koordinace. A to i v případech, kdy závaznými stanovisky disponuje, a tato nejsou ani protichůdná. Rovněž stávající oddělení do dvou provázaných ustanovení (paragrafů) se při výkladové praxi projevilo jako nepříliš šťastné.

Stavební zákon definuje postupy v případě, že je místně dotčeno více stavebních úřadů. V takové situaci vydá rozhodnutí nejbližší nadřízený stavební úřad, který však může stanovit, že řízení provede a rozhodnutí vydá některý ze stavebních úřadů, v jehož správním obvodu se má stavba uskutečnit. Praxe prokazuje, že převažujícím postupem je delegování na stavební úřad obce. Tyto čistě administrativní postupy však znamenají časové náklady, kterým lze rozumně předejít.

#### Vstupy na pozemky u energetické infrastruktury

Stávající právní prostředí v ČR umožňuje za splnění zákony definovaných podmínek vstupy na pozemky cizích vlastníků v souvislosti s činnostmi týkajícími se energetické infrastruktury. Těmito předpisy je např. energetický zákon, který umožňuje vstupovat na pozemky v souvislosti se zřizováním, obnovou a provozováním energetických zařízení. Zákon o geologických pracích umožňuje za v něm stanovených podmínek vstupy na pozemky za účelem geologických prací spojených se zásahem do pozemku. Zákon o zeměměřičství zase umožňuje za specifických podmínek vstupy oprávněným osobám za účelem provádění zeměměřických činností.

#### Doklady o vlastnictví při odnětí nebo omezení pozemků určených k plnění funkcí lesa

Stávající platná úprava nerozlišuje, zda je třeba dokládat souhlas vlastníka nebo nájemce dotčených pozemků pro stavby pro, které lze práva k pozemkům vyvlastnit či nikoliv. Je tak standardně tento souhlas vyplývající z prováděcího předpisu k lesnímu zákonu vyžadován i přesto, že je zjevné, že vlastník nesouhlasí se záměrem, resp. s tím, že by pro něj poskytl pozemky.

#### Úpravy v souvislosti s vyvlastňovacím řízením

Stávající postup pro vyvlastnění je primárně řešen zákonem č. 184/2006 Sb., zákon o vyvlastnění, přičemž odchylky jsou upraveny zákonem o urychlení výstavby. Zákon o vyvlastnění neobsahuje žádnou procesní lhůtu (např. k vydání rozhodnutí), je tak nezbytné postupovat podle obecných právních předpisů, které stanovují 30 dní, kterou lze ze zákonem stanovených důvodů prodloužit o dalších 30 dní, nejsou rovněž stanoveny další lhůty pro zásadní kroky v rámci postupů pro vyvlastnění. Specifické úpravy obsahuje zákon o urychlení, který kromě některých odchylek (např. uvedených v § 3), umožňuje pro stavby dopravní infrastruktury uvedené v příloze, vydávat na žádost tzv. mezitímní rozhodnutí, kterým může být mezitímně rozhodnuto o vyvlastnění, což po nabytí právní moci opravňuje vyvlastnítele k zahájení stavebních prací, přičemž dokončit řízení se stanovením výše náhrad lze následně.

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

V případě doručování návrhu smlouvy vyvlastnitelem do ciziny (tedy ještě před zahájením řízení) není předpokládán specifický postup.

Předpisy v oblasti energetiky není explicitně stanoveno využití ceny zjištěné pro zpracování znaleckých posudků, postupuje se pouze v obecných intencích zákona o oceňování.

Kolaudační řízení

Stávající kolaudační řízení pro stavby energetické infrastruktury je vymezeno obecnou úpravou stavebního zákona, která předpokládá, že se kolaudačního řízení vždy účastní stavebník, vlastník stavby (není-li stavebníkem) a vlastník pozemku, na kterém je stavba provedena, není-li stavebníkem a může-li být jeho vlastnické právo kolaudačním rozhodnutím přímo dotčeno.

### 1.3.2.6. Oblast elektronických komunikací

Současná právní úprava pro oblast výstavby sítí elektronických komunikací je vymezena zejména zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), který tvoří obecnou právní rámec pro danou oblast. Dle § 103 odst. 1 písm. e) bod 4 stavby sítí elektronických komunikací nevyžadují stavební povolení ani ohlášení. Dále v § 79 odst. 2 stavební zákon definuje vybrané stavby sítí elektronických komunikací, u kterých není vyžadováno územní rozhodnutí, či územní souhlas.

Speciální právní úprava pro oblast výstavby sítí elektronických komunikací se pak ještě nachází v zákoně č. 416/2009Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací a v zákoně č. 194/2017Sb., o opatřeních ke snížení nákladů na zavádění vysokorychlostních sítí elektronických komunikací a o změně některých souvisejících zákonů.

Zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, vymezuje zejména právní rámec pro oblast soukromoprávních vztahů mezi stavebníkem sítí elektronických komunikací a vlastníkem, na nichž se stavba umísťuje. Přičemž navrhovaná právní úprava nezasahuje do těchto práv a nadále bude platit povinnost stavebníka mít před zahájením realizace stavby uzavřenou smlouvu s vlastníkem dotčeného pozemku.

## 1.4. Identifikace dotčených subjektů

Dotčenými k jednotlivým částem novely jsou, stejně jako v případě aktuálního znění zákona, subjekty uvedené v následujících subkapitolách.

Z celkového pohledu jde zejména o předkladatele samotného (ministerstvo dopravy), resortní investorské organizace, vlastníky a provozovatele staveb dopravní infrastruktury ve smyslu ust. § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací.

Všem uvedeným investorským organizacím a dále správním úřadům je navrhovaná úprava ku prospěchu.

V širším smyslu lze jako dotčené subjekty vnímat i

- Další účastníky trhu výstavby dopravní infrastruktury, a to zejména stavbaře a projektanty.
- Uživatele dopravní infrastruktury, zejména podnikatele působící na území ČR a obyvatele ČR.

V subkapitolách níže jsou identifikovány dotčené subjekty pro dílčí části navrhované úpravy.

### 1.4.1. Problematika povolovacích procesů a majetkoprávní přípravy

- Všechny relevantní investorské organizace v resortu dopravy a energetiky (za stát např. ŘSD, SŽDC, ŘVC) a správní úřady (např. krajské, obce s rozšířenou působností apod. )
- Vlastníci dotčených nemovitostí.
- Vlastníci a provozovatelé staveb dopravní infrastruktury ve smyslu § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací.
- Dotčeny budou i NGO, ale redukce možnosti jejich vyjadřování pouze k EIA je dostatečná a navíc proces EIA je pro NGO a občany mnohem komfortnější (vše se zveřejňuje na webu MŽP), než navazující správní řízení,

Navržená úprava se dotýká především všech účastníků společného řízení tak, jak jsou definováni ve stavebním zákoně:

- Stavebník – (např. ŘSD, SŽDC, ŘVC, dále kraje, obce, právnické osoby)
- Obec, na jejímž území má být požadovaný stavební záměr uskutečněn,
- vlastník stavby, na které má být požadovaný záměr uskutečněn, není-li sám stavebníkem, nebo ten kdo má ke stavbě jiné věcné právo, není-li sám stavebníkem
- vlastník pozemku, na kterém má být požadovaný záměr uskutečněn, není-li sám stavebníkem, nebo ten kdo má jiné věcné právo k pozemku, na kterém má být stavba prováděna, není-li stavebníkem, může-li být jeho vlastnické právo k pozemku prováděním stavby přímo dotčeno,
- osoba, jejíž vlastnické právo nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být společným povolením přímo dotčeno.

Dalšími dotčenými subjekty jsou:

- účastníci řízení vyplývajících ze zvláštních právních předpisů např. zákona č.100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (spolky a dotčená veřejnost)
- dotčené orgány (správní orgány) vydávající závazná stanoviska ke společné dokumentaci

Úprava se v neposlední řadě dotýká samotných speciálních stavebních úřadů, které jsou věcně a místně příslušné k projednání žádosti o společná povolení v rozsahu dokumentace pro vydání společného povolení dle navržené právní úpravy, a samozřejmě projektantů, kteří příslušnou dokumentaci vypracovávají.

Navržená úprava byla v mezirezortním připomínkovém řízení projednána a vypořádání připomínek není v rozporu. Úprava je vedena ku prospěchu stavebníků (investorů) především zkrácením procesu, a tím k časové úspoře, a úpravou rozsahu dokumentace, a tím k finanční úspoře. Rozsah práv účastníků řízení není měněn, a tudíž žádnému z účastníků nenastává škoda. Rozsah dokumentace je stanoven v dostatečné podrobnosti pro veřejnoprávní projednání a žádnému z účastníků tak nejsou zužována práva zaručená dosavadní právní úpravou.

Navržená úprava umožní urychlení přípravy a výstavby vymezené dopravní infrastruktury a jejího následného zprovoznění pro uživatelskou veřejnost.

-

## 1.4.2. Další dílčí oblasti

---

### 1.4.2.1. *Bezpečnost železničních přejezdů*

---

- Vlastník dráhy (v případě drah ve vlastnictví státu plní tuto roli Správa železniční dopravní cesty, státní organizace).
  - Vlastník pozemní komunikace, která se s dráhou kříží (v případě místních komunikací je nejčastějším vlastníkem obec či město, v jejichž území se rušený přejezd nachází, u účelových komunikací je vlastnická struktura pestřejší – tj. zahrnuje také právnické a fyzické osoby) tj. obecně obce, správní úřady a dotčené úřady.
  - Sekundárně i vlastníci nemovitostí v okolí rušených přejezdů.
  - Obce v trase náhradního přístupu.
  - Silniční správní úřady – budou mít přesněji vymezeny kompetence a povinnosti.
- 

### 1.4.2.2. *Fikce souhlasu*

---

- Stavební úřady.
- Dotčené úřady

### 1.4.2.3. *Problematika územního plánování*

---

- Všechny relevantní investorské organizace (za stát ŘSD, SŽDC, ŘVC; dále Krajské úřady, atd.).

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

Všem uvedeným investorským organizacím je ku prospěchu. Nejsou známe dotčené subjekty, kterých by se navrhovaná úprava dotkla negativně.

Výše uvedená zjištění byla konzultována se zástupci ŘSD a SŽDC. Dále proběhlo v září 2018 anketní zjišťování mezi odborníky na územní plánování.

#### *1.4.2.4. Národní geoportál územního plánování*

---

Pro všechny relevantní investorské organizace, stavebníky, vlastníky nemovitostí, širokou veřejností, obce, kraje a veřejnou správu je navrhovaná úprava ku prospěchu. Nejsou známe dotčené subjekty, kterých by se navrhovaná úprava dotkla negativně.

Výše uvedená zjištění byla konzultována na pravidelných poradách MMR s krajskými úřady.

#### *1.4.2.5. Oblast energetické infrastruktury*

---

Vzhledem k dopadu na skupinu souvisejících staveb je skupina dotčených subjektů široká, protože se díky tomuto vymezení mohou aplikovat všechny urychlující principy:

- stavební úřad,
- vyvlastňovací úřad,
- soud,
- dotčený orgán,
- stavebník energetické infrastruktury,
- vlastník pozemku (vyvlastňovaný),
- jiní účastníci řízení.

Úprava řízení pro stavby energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

- stavební úřad,
- stavebník (žadatel) energetické infrastruktury nebo infrastruktury elektronických komunikací,
- dotčený orgán.

Vstupy na pozemky u energetické infrastruktury

- oprávněný investor,
- vlastník dotčeného pozemku nebo stavby.

Doklady o vlastnictví při odnětí nebo omezení pozemků určených k plnění funkcí lesa

- správní úřad v oblasti ochrany lesa,
- stavebník,
- vlastník a nájemce dotčených pozemků.

Úpravy v souvislosti s vyvlastňovacím řízením

- stavebník,
- vlastník pozemku nebo stavby (vyvlastňovaný),
- vyvlastňovací úřad.

Kolaudační řízení

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

- stavební úřad,
- stavebník stavby,
- jiní účastníci řízení – vlastníci pozemků pod stavbou.

#### 1.4.2.6. *Oblast elektronických komunikací*

- Podnikatelé v elektronických komunikacích (přímý dopad)
- Všichni stavebníci, kteří staví sítě elektronických komunikací (Tyto osoby pak už nadále nebudou mít povinnost mít povolení stavebního úřadu ve smyslu § 118 odst. 1 stavebního zákona.)
- Stavební úřady (Dojde ke snížení počtu správních řízení.)
- Územně samosprávné celky, zejména obce (V důsledku snížení počtu správních řízení dojde ke snížení administrativní zátěže spojené jak s přenesenou působností výkonu státní správy na úseku územního řízení, tak i ke snížení počtu vyjádření v rámci samostatné působnosti, kdy se samosprávné celky vyjadřují v rámci územního řízení jako účastníci řízení.)

## 1.5. Popis cílového stavu

Cílem novely zákona o povolování staveb dopravní, vodní a energetické infrastruktury (dále jen „liniový zákon“) je zachovat základní rámec pravidel pro povolování infrastrukturních staveb obsažený dosud v zákoně č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů a doplnit jej o nové mechanismy umožňující dosáhnout potřebného zjednodušení, zrychlení a zefektivnění výstavby a souvisejících správních procesů zejm. v oblasti povolování liniových dopravních staveb při současném zajištění férovosti těchto procesů, respektování práv dotčené veřejnosti a dodržení všech požadavků vyplývajících z práva EU.

Navrhovaná úprava řeší řadu dílčích cílů, které jsou popsány v subkapitolách níže.

### 1.5.1. Problematika povolovacích procesů

#### 1.5.1.1. *Více povolení u liniových dopravních staveb*

Obecný cíl: Cílovým stavem je zajištění zefektivnění procesu povolovacího řízení staveb dopravní infrastruktury se současným zachováním adekvátní možnosti prosadit své zájmy všem dotčeným subjektům. Toto zefektivnění se projeví celkovým zkrácením povolovacího procesu a poklesem nákladovosti celého procesu.

Operativní cíl: Umožnění zpracovat dokumentaci pro společné povolení v omezeném rozsahu.

Konkrétní cíl: Využitím operativního cíle dosáhnout finanční a časové úspory v celém procesu veřejnoprávního projednání záměru.

Hlavním cílem je umožnění představení alternativního postupu ke klasickému postupu získání příslušných povolení (územní řízení + stavební řízení) a tím výrazně urychlit a zefektivnit tento proces.

Současná úprava Stavebního zákona již umožňuje sloučit tato obě zmíněná řízení, nicméně z dlouhodobého hlediska není bohužel investorskými organizacemi rezortu dopravy využívána z důvodu vyžadované stále přílišně podrobné dokumentace k tomuto řízení. Investorovi reálně hrozí vynakládání nemalých prostředků na pořízení dokumentace, aniž by měl investor záruku, že tyto prostředky účelně vynaložil.

Možnost využití postupu dle obecného stavebního práva zůstává. Tento bod si klade za cíl představit alternativní možný postup s cílem zmírnit výši vynaložených finančních prostředků na zajištění dokumentace ve fázi, kdy investor nemá prozatím záruku, zda stavba bude či nebude pravomocně povolena.

#### 1.5.1.2. *Proces EIA a související povolovací procesy v oblasti životního prostředí*

Základním cílem je zjednodušení a zkrácení přípravy staveb a odstranění duplicit při prověřování/posuzování vlivů na životní prostředí, zejména na instituty ochrany přírody definované a chráněné dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Dílčím cílem je odbourání nadměrné administrativní zátěže, která vzniká mimo jiné tím, že se v navazujících řízeních během povolování staveb k daným vlivům záměru na jednotlivé instituty ochrany

přírody, znovu vyjadřují samostatně dotčené úřady (orgány ochrany přírody) a vydávají k nim samostatné souhlasy a povolení (stanoviska, závazná stanoviska a rozhodnutí) s tím, že tyto dokumenty velmi často neobsahují nic nového oproti předchozím stanoviskům.

### 1.5.1.3. *Majetkoprávní příprava*

Hlavním cílem úpravy v této oblasti je urychlení procesu majetkoprávní přípravy, a to dosažením následujících dílčích cílů:

- (i) zjednodušení procesu zpracovávání znaleckých posudků, jehož nezbytným předpokladem je stanovení doby platnosti takto vyhotoveného znaleckého posudku – investor nebude muset posudky neustále aktualizovat.
- (ii) nastavení transparentnějšího a předvídatelnějšího prostředí pro stanovení ceny za výkup pozemků, které omezí spekulativní jednání na jedné straně a na druhé straně vytvoří lepší podmínky pro vyjednávání o majetkoprávním vypořádání. Pokud budou obě strany předem dostatečně informovány o cenách v dané oblasti a o globálním postupu investora, nebudou vznikat zbytečné dohady a nerealistická očekávání. Prostor by tak mělo být vnímáno jako spravedlivější, což by mělo působit proti vzniku sporů, jež výstavbu významně prodlužují.

Doplňkovými cíli zde jsou:

- (i) snížení nákladů na straně investora,
- (ii) snížení administrativní zátěže na straně investora,
- (iii) zachování práv vlastníků dotčených nemovitostí.

## 1.5.2. Další dílčí oblasti

### 1.5.2.1. *Bezpečnost železničních přejezdů*

Operativním cílem novelizace je nastavení jasných pravidel pro rozhodování v procesu rušení železničních přejezdů. Konkrétním cílem je poté minimalizace rizika střetu drážních a silničních vozidel na přejezdech jejich zrušením při splnění výše uvedených předpokladů. Splněním tohoto cíle bude naplněn obecný cíl, spočívající ve zvýšení bezpečnosti silničního a drážního provozu. Alternativou je zde ponechání stávající úpravy řízení, která je však značně neefektivní, jak vyplývá z příložené analýzy.

Počet přejezdů tvořící úrovně křížení dráhy s pozemními komunikacemi je velmi vysoký (7870 ke konci roku 2017, z toho téměř polovina se nachází na účelových komunikacích). Tato místa s sebou inherentně nesou rizika pro drážní i silniční dopravu, což dokazují statistiku nehodovosti na přejezdech za období 10 let. Stávající úprava je nevyhovující zejména z důvodu pomalého (až téměř nemožného) procesu rušení těchto míst v případech, kdy existuje vhodná alternativní trasa, tudíž není možné dostatečně eliminovat výše popsané riziko. Jak již bylo zmíněno, zásadním problémem je značné množství železničních přejezdů, tedy při počtu přejezdů 7870 připadá téměř jeden přejezd na jeden kilometr dráhy. Provozovatel dráhy postupně zvyšuje úroveň zabezpečení přejezdů, nicméně, existuje velká skupina velmi málo významných (málo používaných přejezdů), kde přínosy z případného doplnění vyššího stupně zabezpečení budou velmi malé. Řada přejezdů je také umístěna na tratích s malým rozsahem dopravy či budoucím potenciálem využití – v takových případech nelze považovat další investice do takových přejezdů za smysluplné. Příčiny střetů na železničních přejezdech jsou různorodé, lze však předpokládat, že nezanedbatelné části těchto střetů může být zabráněno zrušením nadbytečných či nevhodně situovaných železničních přejezdů – často v komplikovaných místních podmínkách. Tento problém se opakuje.

Nepřijetí úpravy představuje riziko pro drážní a silniční dopravu, je současně dílčí překážkou pro umožnění vyšší efektivity využití dráhy tam, kde by po zrušení přejezdu bylo možno odstranit omezení traťové rychlosti nebo traťovou rychlost zvýšit.

Zásadním cílem v oblasti přejezdů je výsledně zvýšení bezpečnosti silničního a drážního provozu. To je v rámci situace počtu přejezdů a jejich vybavenosti možné realizovat pouze kombinací rušení těch málo využívaných, zvyšováním úrovně zabezpečení středně využívaných, či případným nahrazením přejezdu mimoúrovňovým křížením. Vzhledem k vysokým investičním nárokům zvyšování stupně zabezpečení přejezdů, resp. jejich nahrazování mimoúrovňovým křížením, je jedinou možnou cestou málo využívané přejezdy rušit,

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

zvláště uvědomíme-li si, že v některých případech ani nemodernější technologické zabezpečení přejezdů není s to - tehdy, je-li účastníkem silničního provozu ignorováno - zajistit bezpečné úrovně křížení.

Cílem v oblasti bezpečnosti a provozní spolehlivosti je v souladu se zásadami obecné legislativy zvýšení bezpečnosti a provozní spolehlivosti. Dále ve smyslu směrnice č. 2016/798/EU o bezpečnosti železnic jsou stanoveny společné bezpečnostní cíle, které jsou vyjádřeny maximálním počtem úmrtí a těžkých zranění.

Zvýšení bezpečnosti se dosahuje kontrolou rizik (snížení úrovně závažnosti následků nebezpečí nebo snížení pravděpodobnosti četnosti výskytu nebezpečné události).

Snížení úrovně závažnosti následků nebezpečí lze prakticky dosáhnout v případě střetu na přejezdech odstraněním úrovně křížení nebo snížením rychlosti vlaku. Snížení pravděpodobnosti četnosti výskytu nebezpečné události lze realizovat mimo výše uvedené odstranění úrovně křížení zvýšením úrovně zabezpečení přejezdu, kdy však, jak bylo poukázáno, nelze předpokládat, že by při maximálním zabezpečení přejezdu bylo riziko nulové, či nule se blíží, když řada mimořádností jde na vrub nepozornosti, či neochotě účastníků silničního provozu respektovat funkční zabezpečovací zařízení. Z pohledu bezpečnosti obou provozů (jak silničního, tak drážního) se jeví, jak bylo opakovaně naznačeno, jako neefektivnější řešení buď nahrazení úrovně křížení mimoúrovňovým, je-li to s ohledem na okolnosti v místě reálné a ekonomicky odůvodnitelné, když nákladnost takového postupu je značná, případně důsledná racionalizace počtu přejezdů, pochopitelně při nutném zohlednění požadavků na co nejmenším omezení dopravní obslužnosti.

#### *1.5.2.2. Fikce souhlasu*

---

Cílem právní úpravy je zamezení prodloužení vedení správního řízení při vydávání závazných stanovisek dotčených orgánů. Navrhuje se zavedení lhůt pro vydávání závazných stanovisek s důsledkem pro případ jejich nedodržení zavedením fikce vydání souhlasného závazného stanoviska pro řízení před stavebním úřadem.

Dalším cílem právní úpravy je odstranit obtížně aplikovatelnou legislativní úpravu a nahradit jí legislativní úpravou ve stejném duchu, která však bude srozumitelná a aplikovatelná bez problému.

Navrhuje se vypuštění výše popsané nesystémové úpravy ze stavebního zákona. Dále se navrhuje doplnění obecné úpravy k závazným stanoviskům v § 149 správního řádu.

Do ustanovení § 4 odst. 9 stavebního zákona se pak nově navrhuje speciální úprava pro závazná stanoviska, která jsou závazným podkladem pro rozhodnutí i jiné úkony stavebního úřadu podle stavebního zákona (například veřejnoprávní smlouvy nebo územního souhlasu). S ohledem na to, jiné právní předpisy nepředpokládají vydání závazného stanoviska dotčeného orgánu pro jiné úkony správního orgánu, není vhodné tuto problematiku řešit ve správním řádu, ale je vhodné jí řešit ve stavebním zákoně. S nastavením lhůt pro závazná stanoviska v obecném právním předpisu vyvstala potřeba upravit lhůty ve speciálních právních předpisech tam, kde z povahy věci nelze lhůty v obecném právním předpise dodržet.

Jedná se o závažný problém, který působí značné aplikační potíže a ve svém důsledku jednak prodlužuje řízení podle stavebního zákona, kde je napadána zákonnost závazného stanoviska. V případech, kdy je závazné stanovisko podkladem pro jiný úkon stavebního úřadu pak stávající právní úprava znemožňuje žadatelům se bránit proti nezákonnému závaznému stanovisku. Jiným způsobem nemá smysl daný problém řešit. Nemá také smysl hledat jiné alternativní řešení. Obtížně aplikovatelnou právní úpravu nelze řešit jinak než její změnou.

#### *1.5.2.3. Problematika územního plánování*

---

Cílem právní úpravy je dát státu do ruky nástroj, kterým může reálně zajistit, zejména u vybraných záměrů dopravní a technické infrastruktury, závazné územní vymezení, na které bude navazovat řízení před stavebním úřadem, který se bude moci opřít o toto závazné vymezení.

Je třeba, aby závazné územní vymezení republikových a mezinárodních záměrů s územním průmětem, které reálně umožní stavebním úřadům opřít se o toto vymezení, netrvalo déle jak 2 roky. Přitom je třeba, aby navrhované řešení zapadalo do soustavy již existujících nástrojů územního plánování.

#### *1.5.2.4. Národní geoportál územního plánování*

---



Cílem právní úpravy je dát státu do ruky nástroj, kterým může reálně zajistit jednotné zveřejňování výstupů z územně plánovací činnosti a v zastoupení obcí a krajů předávat vybrané informace (data) do EU v souladu se směrnicí INSPIRE. Navržené řešení by mělo umožňovat poskytovat informace z územního plánování do jiných informačních systémů, které budou poskytovat například výpisy z katastru nemovitostí nebo budou sloužit například pro výpočet daně z nemovitostí.

S ohledem na to, že se bude jednat o výkon přenesené působnosti, zejména z důvodu povinnosti naplnit směrnicí INSPIRE, a Ústavou danou povinností vykonávat státní moc na základě zákona a zákonem stanoveným způsobem, je legislativní zakotvení národního geoportálu územního plánování, které nebude vyžadovat každoroční prokazování potřebnosti (v době sestavování rozpočtu), jedinou možností, kterou lze smysluplně dojít ke stanovenému cíli.

Navrhované řešení má posouvat naši republiku blíže ke státům EU, které jsou v elektronizaci veřejné správy dále, a zvýšit tak konkurenceschopnost ČR. Navrhované řešení musí být prospěšné i pro širokou veřejnost, která bude mít informace z územně plánovací činnosti celé ČR na jednom místě ve standardizované podobě.

### 1.5.2.5. Oblast energetické infrastruktury

#### Obecné cíle

Jednotným cílem všech úprav je přispět k urychlení a zjednodušení povolovacích procesů energetických staveb, upřesnění právní úpravy související s jejich povolováním a minimalizovat ztráty plynoucí z oddalování realizace investic v oblasti energetiky.

#### Konkrétní cíle v jednotlivých oblastech

##### Doplnění definice energetické infrastruktury

Z hlediska aplikace zákona o urychlení je třeba dosáhnout stavu, kdy budou urychlující a zjednodušující postupy aplikovány nejen na co nejširší okruh staveb energetické infrastruktury, ale rovněž i na stavby, které s nimi souvisejí, ať jsou to například vyvolané přeložky technické infrastruktury či např. úpravy meliorací.

V případě, že související stavby budou podléhat urychlením vyplývajícím ze zákona o urychlení, pak lze zrychlení předpokládat:

- Z hlediska povolovacího řízení (aplikace § 2c) – urychlení cca o 60 dní + 30 dní u zkrácené lhůty na podání žaloby.
- Z hlediska aplikace vyvlastňovacích institutů uvedených v zákoně o vyvlastnění – urychlení cca o 3 měsíce (viz níže).
- Z hlediska soudního přezkumu - urychlení o cca 9 měsíců (za předpokladu, že běžný soudní přezkum trvá 12 měsíců a zákonem o urychlení je zkrácen na 90 dní).

##### Úprava řízení pro stavby energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

Přijmout úpravu, která zajistí, že společné jednání bude probíhat jen v důvodných případech a zároveň bude konzistentní s úpravou týkající se obecného nakládání se stanovisky. Zvýšit přehlednost ustanovení týkajících se úpravy specifik u řízení pro stavby energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací. V případě rozsáhlých staveb procházejících přes správní území více obcí s rozšířenou působností provede řízení ten úřad, v jehož správním území se stavba nachází, kterému bude podána žádost.

Zamezením nedůvodného konání společného jednání lze zkrátit řízení o cca 30 dní (15 dní informace o konání + 15 dní na samotné společné jednání). Možností předložit žádost přímo na příslušný stavební úřad, v jehož správním území se stavba nachází, zkrátí administrativní kroky související s identifikací příslušného stavebního úřadu o cca týden.

##### Vstupy na pozemky u energetické infrastruktury

Umožnit vstupovat na cizí pozemky z důvodů měření a průzkumných prací i u staveb energetické infrastruktury, zároveň neznemožnit využití již stávajících možností pro již nyní definované účely.

##### Doklady o vlastnictví při odnětí nebo omezení pozemků určených k plnění funkcí lesa

U staveb dopravní a energetické infrastruktury, pro které je stanoven účel vyvlastnění zákonem, nedokládat vyjádření vlastníka nebo nájemce pozemků určených k plnění funkcí lesa, na nichž má být stavba realizována.

##### Úpravy v souvislosti s vyvlastňovacím řízením

Cílem celé skupiny úprav souvisejících s vyvlastňováním je zrychlení správního rozhodování. Zároveň je nezbytné, aby bylo možné pro stavby výroben elektřiny s výkonem nad 100 MW, výroby zemního plynu, těžební plynovody a pro všechny související stavby se stavbami energetické infrastruktury, umožnit získat potřebná práva pro nakládání s pozemky i v případech, kdy vlastníci s převodem či omezením vlastnického práva nesouhlasí a je třeba přistoupit k vyvlastnění těchto práv. Pro stavby energetické infrastruktury je třeba zajistit možnost realizovat stavbu (pokud již disponují veřejnoprávním titulem, který k realizaci opravňuje) v případě, kdy bude již zřejmé, že jsou splněny předpoklady pro vyvlastnění, přičemž není nezbytné čekat na stanovení náhrady. U významných staveb se pak jako vhodné jeví další urychlení přístupu k soudní ochraně práv u rozhodnutí o vyvlastnění.

V současnosti lze konstatovat, že standardní vyvlastňovací řízení, ve kterém se vlastník pozemku aktivně účastní řízení, trvá cca 9 měsíců (při omezování vlastnického práva zřizováním věcných břemen) až 1 rok i více (při odjímání vlastnického práva). Změny navrhované zákonem o urychlení (tj. jak optimalizace lhůt v zákoně o vyvlastnění, tak možnost mezitímního rozhodnutí) by měly přispět ke zkrácení vyvlastňovacího řízení pro realizaci stavby o 2-3 měsíce. Úspora cca 1 měsíc v případě lhůty pro předložení posudku ze strany vyvlastňovaného, cca 1 měsíc v souvislosti s definováním nejzazší lhůty pro provedení ústního jednání a cca 1 měsíc v případě, kdy lze mezitímně rozhodnout o vyvlastnění, ale není třeba rozhodovat o výši náhrady. Kolaudační řízení

Zejména stavby energetické infrastruktury liniové povahy s významnou délkou, jsou zatíženy velkým množstvím účastníků jejich kolaudačních řízení. V rámci kolaudačního řízení je tak cílem snížit administrativní zatížení související s účastenstvím vysokého počtu osob a předejít administrativnímu pochybení při stanovování přímé dotčenosti kolaudačním rozhodnutím.

Vypuštění účastníků z kolaudačního řízení sníží administrativu spojenou s jejich vymezením a má potenciál zkrátit řízení o cca 5 týdnů u všech typů staveb, kde se jako účastníci účastní vlastníci pozemků, na nichž je stavba realizována (typicky pro energetické stavby).

#### 1.5.2.6. *Oblast elektronických komunikací*

Primárním cílem nové právní úpravy je urychlit výstavbu sítí elektronických komunikací, a to zavedením institutu přípolože do právního řádu České republiky. Sekundární cílem nové právní úpravy je i snížení nákladů pro stavebníky, kteří budují sítě elektronických komunikací a nepřímo tím podpořit digitalizaci na území České republiky, která ve svém důsledku zkvalitní a zlevní služby poskytovatelů telekomunikačních služeb.

Cílem zavedení institutu přípolože do právního řádu České republiky je zefektivnit koordinaci stavebních prací mezi stavebníky v oblasti elektronických komunikací a stavebníky dopravní, či technické infrastruktury. Toto zefektivnění by mělo spočívat v umožnění přípolože bez povolení stavebního úřadu ve smyslu § 118 odst. 1 stavebního zákona, což by umožnilo realizovat přípolož v řádu týdnů.

Dalším cílem je snížení počtu zásahu do dopravní infrastruktury, kdy je z důvodu umístění staveb technické infrastruktury zasahováno do staveb dopravní infrastruktury opakovaně ve velmi krátkých intervalech, což zlepšuje kvalitu dopravní infrastruktury v řadě obcí a současně sníží počty dopravních uzavírek v důsledku provádění těchto stavebních činností.

Nadále pro stavbu přípolože elektronických komunikací zůstane v platnosti §161 stavebního zákona, který ukládá vlastníkům technické infrastruktury vést o infrastruktuře evidenci a na žádost je předávat jak orgánům v oblasti územního plánování, tak i jednotlivým stavebníkům. A tedy nedojde ke zhoršení předávání informací, které tvoří podklady pro územně analytické dokumentace.

Zavést do právního řádu pojem stavby přípolože pro sítě elektronických komunikací, a tím urychlit a zefektivnit jejich výstavbu v ČR. Stavby přípolože by neměly podléhat povinnosti mít povolení ke stavbě ve smyslu §118 stavebního zákona a současně závazné stanovisko památkového úřadu ve smyslu § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči.

## 1.6. **Zhodnocení rizika**

Zachování stávajícího stavu bez přijetí opatření směřujících k urychlení a zvýšení efektivity povolovacích procesů pro liniové dopravní stavby by vedlo k prohlubování nedostatku záměrů projekčně připravených k realizaci. Stávající stav je dlouhodobě neudržitelný a jeho pokračování by mohlo vést až k úplnému ochromení investiční výstavby.

Pomalý rozvoj a modernizace dopravní infrastruktury je jednou z překážek hospodářského rozvoje a lepší konkurenceschopnosti ČR. Problémy spojené s povolovacími procesy mají přímé i nepřímé finanční dopady na veřejné rozpočty (v důsledku navyšování ceny samotných liniových dopravních staveb apod.).

Další zpoždění výstavby dopravní infrastruktury je spojeno s rizikem vzniku celospolečenských ztrát, a to zejména v regionech trpících nízkou mobilitou pracovní síly a nezaměstnaností, která vedle negativních dopadů na kvalitu života přináší náklady pro stát ve formě vyplácených sociálních dávek. Problémy se získáním potřebných povolení jsou rovněž jednou z podstatných překážek bránících dobudování přeshraničních napojení klíčových dopravních tahů tuzemské dopravní infrastruktury na dopravní síť okolních států.

Neschopnost včas napojit odpovídajícím způsobem tuzemskou dopravní infrastrukturu v souladu s převzatými závazky na dopravní síť okolních států by nadále měla v neposlední řadě negativní dopad na vnímání ČR jako spolehlivého obchodního a politického partnera.

Dalším nemalým rizikem je přímý vliv neexistence dopravní infrastruktury, odvádějící dopravu ze sídel, na kvalitu života v nich. Dopravní nehodovost a ztráty lidských životů jsou rovněž nemalým rizikem.

Přitom v rámci RIA zpracované k zákonu o zadávání veřejných zakázek bylo zjištěno, že jen oddálení přínosů dopravních staveb o 1 rok, pokud jsou spolufinancovány z fondů EU, představuje ztrátu přibližně 5,24 % z investičních nákladů.

Jedná-li se o stavbu, kde nedochází ke spolufinancování EU, tak roční ztráta představuje přibližně 2,15 % z investičních nákladů<sup>1</sup>. Náklady zvyšuje také rostoucí cena stavebních prací, náklady na přepracování dokumentace, pokud z důvodu odkladu došlo ke změně externích podmínek a v neposlední řadě náklady na konzervaci částí stavby, která byla vysoutěžena dříve. Takto vzniklé náklady byly odhadnuty na další 1 % vzhledem k investičním nákladům. Nepřijetí úpravy tak představuje ekonomická vyplývající ze zpoždění realizace staveb dopravní infrastruktury.

Riziko vážné či smrtelné nehody je přitom pro řidiče jedoucího po dálnici čtyřikrát menší než pro motoristu na silnici první třídy. Dlouhodobě to dokazuje riziková mapa českých silnic, kterou vydává Ústřední automotoklub ČR. Ke stejným závěrům došla Evropská agentura EuroRAP, která uveřejnila unikátní mapu České republiky. Je na ní přesně vidět, na kterých silnicích je nejvyšší riziko vážných nebo smrtelných nehod. Úplně nejhůř z celkového hodnocení mezi roky 2013 až 2015 vyšla část silnice první třídy číslo 11 mezi Žamberkem a Červenou Vodou v Pardubickém kraji. Pardubický kraj má ze všech regionů nejvyšší podíl silnic s vysokým rizikem vážné nehody. Dalšími nebezpečnými úseky jsou například silnice I/61 u Kladna, I/16 u Mladé Boleslavi nebo silnice I/43 u Svitav. Nejbezpečnější jsou naopak dálnice, kde se na počet ujetých kilometrů stává nejméně nehod (<http://www.eurorap.org/partner-countries/czech-republic/>)

Dopady zvýšené nehodovosti na českých silnicích potom mapuje zejména Revidovaná Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 schválená vládou (<https://www.cdv.cz/file/revidovana-narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-na-obdobi-let-2011-az-2020-s-platnosti-od-roku-2017-byla-schvalena/>).

Dostavba dálnic má tedy přímý dopad na záchranu mnoha lidských životů. Stejně je tomu při rekonstrukcích a úpravách silnic nižších tříd, které vedou ke zvýšení bezpečnosti dopravního provozu.

Tato rizika jsou společná všem oblastem, které dílčí části úpravy mají za cíl řešit.

Specificky pak lze říci, že v případě absence úpravy budou mimo jiné přetrvávat problémy spojené se značnou administrativní zátěží při vyhotovování znaleckých posudků, potíže bude působit zastarávání těchto posudků v čase, budou i nadále přetrvávat možné spekulace s cenami pozemků a absence úpravy povede i k negativním dopadům na státní rozpočet, jelikož bude docházet k oddalování realizace staveb dopravní infrastruktury. Rizika, která jsou spojena s nepřijetím úpravy, spatřujeme především v tom, že bude docházet k oddalování realizace staveb dopravní infrastruktury, což povede k negativním dopadům na státní rozpočet.

V oblasti bezpečnosti na železničních přejezdech lze předpokládat, že nezanedbatelné části těchto střetů může být zabráněno zrušením nadbytečných či nevhodně situovaných železničních přejezdů – často v komplikovaných

---

<sup>1</sup> U SŽDC tvoří přibližně 10 % investičních nákladů příprava, dokumentace, náklady povolovacího řízení a výkupy pozemků. Zbýlých 90 % jsou náklady na stavební práce. U ŘSD činí tento poměr 8 % příprava a 92 % realizace. Jde pouze o odhadované průměrné hodnoty.

místních podmínkách. Nepřijetí úpravy představuje riziko pro drážní a silniční dopravu s dopady na zdraví a bezpečnost účastníků silniční i železniční dopravy a na jejich majetek.

Jedná se o závažný problém, který působí značné aplikační potíže a ve svém důsledku jednak prodlužuje řízení podle stavebního zákona, kde je napadána zákonnost závazného stanoviska. V případech, kdy je závazné stanovisko podkladem pro jiný úkon stavebního úřadu pak stávající právní úprava znemožňuje žadatelům se bránit proti nezákonnému závaznému stanovisku. Jiným způsobem nemá smysl daný problém řešit. Nemá také smysl hledat jiné alternativní řešení. Obtížně aplikovatelnou právní úpravu nelze řešit jinak než její změnou

Ponechání stávajícího stavu znamená, že k závaznému územnímu vymezení některých záměrů dojde až cca po 5 letech ode dne, kdy budou schematicky vymezeny v PÚR. Do doby než je záměr závazně vymezen v území nelze reálně vest řízení (například společné územní a stavební řízení) na jehož konci bude možné zahájit realizaci záměru. Jak bylo uvedeno výše na příkladu dopravních staveb, každé zdržení realizace stavby o 1 rok, pokud jsou spolufinancovány z fondů EU, představuje ztrátu přibližně 5,24 % z investičních nákladů; u staveb, kde nedochází ke spolufinancování EU, tato ztráta představuje přibližně 2,15 % z investičních nákladů. Pokud Česká republika nebude schopna reálně (ne teoreticky) zkrátit lhůty pro závazné územní vymezení záměrů, nebude plnit nařízení EU č. 347/2013. Tomu to stavu je třeba zabránit ještě před rekodifikací veřejného stavebního práva, která by měla nastavit pružnější systém umístování a povolování záměrů v území. Jak již bylo popsáno výše, v případě absence navrhované právní úpravy reálně hrozí nedodržení nařízení EU č. 347/2013 s právními, věcnými, ekonomickými a mnohdy bezpečnostními (například v případě, že se nepodaří včas zajistit bezpečnost přenosové soustavy jejím posílením) riziky, která z toho vyplývají. Jejich kvantifikace je však obtížná.

Pokud nedojde k další standardizované a jednotné elektronizaci výstupů z územně plánovací činnosti, a jejich uživatelsky příjemné prezentaci široké veřejnosti, hrozí snížení konkurenceschopnosti ČR a její zaostávání za ostatními státy EU, které jsou v elektronizaci veřejné správy dál, což je významné ekonomické riziko, které je však obtížně kvantifikovatelné. Navržená úprava také řeší problematiku směrnice INSPIRE jejíž neplnění by bylo právním rizikem s možnými ekonomickými dopady. Navržená právní úprava je v souladu s programovým prohlášením vlády. Právně neukotvené zveřejňování dat z územního plánování na jednom místě může způsobit, že budou vznikat vedle sebe nekoordinovaně různé systémy zveřejňování dat, které nebudou kompatibilní. Pokud nebude zveřejňování dat z územního plánování právně ukotveno, nelze vyloučit, že politická reprezentace, ať již samosprávná nebo na úrovni státu, v době, kdy nebude tomuto zveřejňování nakloněna, odkloní tok peněz potřebný pro údržbu, obnovu a rozvoj daných systémů.

Obecně lze konstatovat, že rizikem nepřijetí úprav na úseku energetické infrastruktury je opožděná realizace staveb energetické infrastruktury, což s sebou přináší ekonomické dopady např. nemožnost připojovat nové nebo připojovat rozšiřované stávající rozvojové plochy k energetické infrastruktuře z důvodů nedostatečné kapacity sítí, což má dopad na rozvoj takových ploch (omezení výstavby a navazující produkce), přičemž může jít jak o plochy průmyslového rozvoje, tak plochy rozvoje měst a obcí. Rizikem je také ohrožení bezpečného a spolehlivého fungování energetických sítí.

Další rizika jsou specifická pro jednotlivé typy energetické infrastruktury a patří mezi ně např.:

- u vedení elektřiny lze očekávat v budoucnu zvýšený tlak na jejich rozvoj tak, aby byly sítě schopné absorbovat rozvoj elektromobility a narůstajících instalací výroben z obnovitelných zdrojů energie,

- u vedení plynu je možné očekávat rozvoj CNG a nezbytné infrastruktury čerpacích stanic,

v obou případech je nedostatečná infrastruktura rizikem pro rozvoj alternativních zdrojů dopravy, přičemž lze předpokládat zvyšující se tlak na využívání těchto alternativních způsobů z důvodů boje proti změnám klimatu. Pro potřeby jejich rozvoje musí být umožněno posilovat a propojovat sítě tak, aby byly schopné v budoucnu v jednom okamžiku (návrát z práce) poskytovat elektrickou energii k nabíjení velkého množství odběratelů nebo dostupnost plnicích stanic CNG.

Zásadní riziko z hlediska plnění požadavků Aktualizace Státní energetické koncepce (ASEK) lze spatřovat v riziku nemožnosti získat potřebná práva k pozemkům pod plánovanými jadernými zařízeními, pokud nebude umožněno pro výrobu elektřiny nad 100 MW výkonu získat potřebná práva vyvlastněním. Vzhledem k tomu, že ASEK i v dlouhodobém pohledu stojí na využívání energie z jádra, měla by nemožnost pozemky získat dalekosáhlé a dlouhodobé dopady na energetický mix ČR a energetickou bezpečnost a soběstačnost.

Pominout nelze ani právní důsledky neplnění mnoha povinností uložených členským státem ze strany EU pro urychlené povolování staveb PCI projektů, pro které např. vyplývají konkrétní zákonné lhůty pro povolení takových staveb, jejich nedodržování může být předmětem zahájení řízení Evropské komise pro porušování práva EU.

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

Hlavní riziko zachování současného stavu z hlediska elektronických komunikací spočívá v nereagování na zvýšenou poptávku provozovatelů sítí elektronických komunikací po zvýšené výstavbě těchto sítí a s tím související nárůst správních řízení v oblasti stavebního práva. Nereagování na tuto poptávku může ve svém důsledku zapříčinit nemožnost čerpání dotací v rámci programu Vysokorychlostní internet (OPPIK) a současně tak zbrzdit rozvoj digitalizace České republiky včetně digitalizace veřejné správy a ohrozit tak konkurenceschopnost českého hospodářství.

## 2. NÁVRH VARIANT ŘEŠENÍ

---

### 2.1. Problematika povolovacích procesů

---

#### 2.1.1. Více povolení u liniových dopravních staveb

---

##### **Varianta 0:**

Zachování současného stavu dvou řízení – samostatného územního a stavebního řízení s dvěma stupni dokumentace.

Varianta 0 povede k přetrvávání problémů popsaných výše. Tyto problémy s sebou nesou především značné prodlužování doby veřejnoprávního projednání dopravních staveb, zvýšenou administrativní zátěž a vysoké finanční náklady na dva druhy dokumentace

##### **Varianta 1:**

Zachování stavu po novele stavebního zákona zákonem č. 225/2017 Sb. platného od 1.1.2018, tzn. Společné řízení se společnou dokumentací dle vyhlášky č.499/2006 Sb., o dokumentaci staveb. Tato varianta sice zkracuje dobu veřejnoprávního projednání ve lhůtách pro společné řízení, ale ponechává finanční náklady na rozsáhlou společnou dokumentaci.

V této již platné variantě byly nově stanoveny kompetence všem speciálním stavebním úřadům, jelikož příslušnost byla stanovena dle stavby hlavní.

##### **Varianta 2:**

Navržené znění vede k minimalizaci administrativní zátěže, zkrácení procesů v čase, a významnému snížení finančních nákladů v rámci snížení pořizovací hodnoty předkládané dokumentace snížením její podrobnosti. I přes toto zdánlivé zjednodušení jsou nastaveny mechanismy, které umožňují technickou kontrolu a dohled nad kvalitou díla ve chvíli, kdy bude docházet ke zpřesňování jednotlivých aspektů oproti předchozí podobě dokumentace. Nebude se ale již jednat o náklady vynaložené na pořízení dokumentace, které by mohly být investorem vynaloženy marně, jelikož stavba bude již pravomocně povolena a její realizace tím umožněna. Úprava žádné nové kompetence nevytváří, příslušnost je ponechána dle stavby hlavní, což je vždy stavba dopravní infrastruktury.

Velmi významným přínosem navržené úpravy je fakt, že investor má i nadále možnost využívat všechny uvedené varianty s ohledem na již realizovanou část přípravy, popř. zpracovaný stupeň dokumentace, a proto není nutné v přechodných ustanoveních tyto varianty řešit. Nicméně u nových záměrů je třeba přistupovat k řešení z hlediska řádného hospodáře a přednostně využívat ekonomicky nejefektivnější postup.

#### 2.1.2. Proces EIA a související povolovací procesy v oblasti životního prostředí

---

##### **Varianta 0:**

Zachování současného stavu.

Varianta 0 povede k přetrvávání problémů popsaných výše v části. Tyto problémy s sebou nesou především značné prodlužování doby přípravy dopravních staveb a zvýšenou administrativní zátěž. Při přípravě významných záměrů je nejdříve nutné, aby záměr prošel procesem EIA, dle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen ZPV). V příloze 1 ZPV jsou definovány záměry, které vyžadují proces EIA.

Výsledkem procesu EIA, kdy je popsáno a vyhodnoceno dotčené území – včetně všech složek ŽP a obyvatelstva, je popsány záměr a jsou popsány a vyhodnoceny všechny jeho vlivy na dotčené území a na závěr jsou navržena opatření k vyloučení, nebo zmírnění negativních vlivů záměru na ŽP, je stanovisko EIA, kde jsou zejména uvedena opatření a podmínky pro další projektovou přípravu.

Následně v územním řízení se znovu k záměru/stavbě vyjadřují všechny dotčené orgány, včetně orgánů ochrany přírody (OOP dle ZOPK), které se vyjadřovali v rámci procesu EIA a v případě potřeby (u významných záměrů vždy) vydávají stanoviska a rozhodnutí. Dochází tak k výše popsané duplicitě.

Stanovisko EIA je spolu se stanovisky, nejen OOP, podkladem pro územní rozhodnutí a v případě obstrukcí ze strany NGO dochází k napadání územního rozhodnutí a skrze ně i všech podkladových stanovisek, ale dochází také k napadání samostatných rozhodnutí, vydaných v samostatných správních řízeních dle ZOPK.

Napadání je formou přezkumů – dle správního řádu i soudního přezkumu. Se všemi časovými důsledky.

#### **Varianta 1:**

Navržená varianta samotné je variantou k postupům upraveným ve stávající právní úpravě ZPV a ZOPK.

Vzhledem k tomu, že v rámci procesu EIA se všechny relevantní instituty ochrany přírody dle ZOPK řeší, včetně účasti veřejnosti a navrhování opatření, tento variantní stav uvažuje s důrazem na odstranění duplicity řešení těchto institutů ochrany přírody v navazujících řízeních.

Ideou této varianty je pro navazující řízení výstup pouze jediného závazného stanoviska namísto řady stanovisek a rozhodnutí. Tím je zamýšlena eliminace časových průtahů při přezkumech, zejména při přezkumech rozhodnutí.

Varianta je inspirovaná dobrou zkušeností ze Slovenska, kde mají obdobný model. Legislativa v oblasti ochrany přírody a krajiny a posuzování vlivů na životní prostředí je zde téměř shodná (věcně i procesně), nicméně je zde mechanismus, že pokud je proces EIA proveden správně a řeší vše, co se týká ochrany přírody a krajiny, tak se následně v navazujících řízeních již nic (kromě Nature 2000 - u nás ale obdoba) neřeší. Nedochází tak ke zbytečným průtahům jak administrativním (duplicita prověřování vlivů na ŽP), tak obstrukčním (jsou eliminovány dokumenty, které mohou být napadány, bez věcné újmy na ochraně ŽP).

Navržená úprava vede ke stanoveným cílům. Možnosti nelegislativní povahy se zvažovaly, ale pouhé metodické vedení, bez právní úpravy není možné

Náklady na přizpůsobení se regulaci budou menší než případný postih, dojde ke značné finanční úspoře – redukce výkonů ve státní správě a ušetření nákladů na přípravu a realizaci infrastrukturních staveb zkrácením celé přípravy.

Varianta nevytváří žádné nové kompetence veřejné správy. Varianta respektuje technologická řešení a bude fungovat v reálném i digitálním světě.

#### **Varianta 2:**

Proces EIA a jeho výstupy jsou zachovány dle platné právní úpravy, ale je novelizován ZOPK ve smyslu, že fakultativně je možné požádat o „jednotné závazné stanovisko“ k zásahu do přírody a krajiny podle liniového zákona“, které nahradí všechna vyjádření, stanoviska, závazná stanoviska a rozhodnutí vydávaná k záměrům podle ZOPK. Pro navazující řízení tak budou k dispozici závazné stanovisko EIA a jediné závazné stanovisko dle ZOPK. Tím se částečně eliminují, obdobně, jako u varianty 1, časové průtahy při přezkumech, zejména při přezkumech rozhodnutí.

Obě varianty 1 a 2 byly projednávány s rezortem životního prostředí. Z pohledu předkladatele jsou obě varianty možné, přičemž z pohledu přiblížení se ideálnímu stavu je blíže varianta 1, nicméně varianta 2 je preferovaná rezortem životního prostředí, a z tohoto důvodu je více průchodná, než varianta 1.

Navržená úprava vede ke stanoveným cílům. Možnosti nelegislativní povahy se zvažovaly, ale pouhé metodické vedení, bez právní úpravy není možné

Náklady na přizpůsobení se regulaci budou menší než případný postih, dojde ke značné finanční úspoře – redukce výkonů ve státní správě a ušetření nákladů na přípravu a realizaci infrastrukturních staveb zkrácením celé přípravy.

Varianta nevytváří žádné nové kompetence veřejné správy. Varianta respektuje technologická řešení a bude fungovat v reálném i digitálním světě.

### **2.1.3. Majetkoprávní příprava**

---

#### **Varianta 0:**

Zachování současného stavu.

Varianta 0 znamená zachování dosavadního postupu investora, kdy investor vyhotovuje individuální znalecké posudky pro jednotlivé nemovitosti a ty případně opakovaně aktualizuje. Neexistuje tedy globální přehled o cenách, za které se v dané oblasti vykupuje. Vlastníci navíc mohou spekulovat ohledně růstu cen, pokud budou proces výkup efektivně dlouhodobě blokovat.

#### **Varianta 1:**

Zpracování navrhovaných změn do zákona č. 416/2009 Sb.

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

Varianta 1 znamená možnost investora zpracovat jediný globální znalecký posudek pro více pozemků či staveb určených pro stavbu dopravní infrastruktury, tak aby znalecký posudek pokryl celé území dotčené stavbou nebo některou jeho část. Cena bude stanovena vždy nejdříve k nabytí právní moci rozhodnutí, kterým se záměr povoluje. Cena pozemku s výjimkou stavebních pozemků určená ve znaleckém posudku se bude pro splnění podmínky přípustnosti vyvlastnění považovat za cenu obvyklou, a to po dobu 3 let ode dne, ke kterému byla ve znaleckém posudku určena.

#### **Varianta 2:**

Vytvoření cenové mapy formou cenového rozhodnutí nebo formou jinak stanovené úřední ceny

Varianta 2 by znamenala zmocnění pro cenový orgán ke stanovení cen pro výkup pozemků v dané oblasti. Cenový orgán by postupoval podle zákona o cenách s přihlédnutím k úpravě dle zákona č. 416/2009 Sb. Ceny pro výkupy by tedy byly stanoveny jako pevné, případně jako maximální pro danou oblast a byly by pro investora i vlastníka závazné. Docházelo by tedy k efektivní cenové regulaci na daném území.

## **2.2. Další dílčí oblasti**

---

### **2.2.1. Bezpečnost železničních přejezdů**

---

#### **Varianta 0.: nulová varianta**

Varianta nulová – zachování současného stavu (viz stávající stav).

Nulová varianta zde představuje pokračování v setrvalé tendenci střetů na železničních přejezdech, tedy zhruba 150 až 250 střetům se zhruba 30 až 40 ztrátami na životech ročně. Dále střety způsobují značné materiální ztráty na straně drážních i silničních dopravců a dalších uživatelů pozemních a drážních komunikací.

Aktuální stav má též vliv na nižší míru efektivity využití dráhy a zvýšení rizikovosti drážního provozu, nad nezbytně nutný rámec.

Dále varianta 0 znamená růst nákladů a požadavků na reinvestice do technologických zařízení s dopady do státního rozpočtu (rozpočet SFDI).

#### **Varianta 1**

Varianta 1 spočívá v redukci počtu účastníků řízení o zrušení železničního přejezdu, spolu se stanovením povinnosti pro silniční správní úřad rozhodnout ve věci při splnění předestřených předpokladů pokladů povede k efektivnějšímu rušení nevyužívaných či nadbytečných železničních přejezdů a tudíž ke zvýšení bezpečnosti na dráze i pozemních komunikacích.

Varianta nevytváří nové kompetence veřejné správy.

Administrativní zátěž je v této variantě sice mírně zvýšena pro silniční správní úřad, který je povinen si opatřit nezbytné podklady k rozhodnutí ve věci, nicméně tak dochází zároveň i k vysoké míře efektivity celého procesu a zároveň k předcházení dopadů, které plynou z Varianty nulové.

Varianta respektuje technologická řešení a bude realizovatelná jak v reálném, tak v digitálním světě.

Nelegislativním řešením by v uvedeném případě mohlo být posílení investic do zabezpečení železničních přejezdů, avšak existuje poměrně velká skupina přejezdů, kde takové řešení nebude z bezpečnostních důvodů dostatečně efektivní.

### **2.2.2. Fikce souhlasu**

---

#### **Varianta 0: nulová varianta**

Nulová varianta působí již dnes velké aplikační potíže. Neřešení daného problému bude mít za následek prodloužení řízení, napadání pravomocných rozhodnutí, která byla podmíněna závazným stanoviskem dotčeného orgánu, u soudu.

#### **Varianta 1: novela Správního řádu**

Varianta 1 představuje alternativní řešení k výchozí nulové variantě.

Cílem této varianty je řešení problému prodloužení řízení v důsledku nedodržení lhůt pro vydávání závazných stanovisek v rámci obecné úpravy, tj. pro všechna správní řízení.



Cílem této varianty je také odstranění dosavadní obtížně aplikovatelné legislativní úpravy. Varianta 1 nahrazuje procesy varianty 0, nicméně způsobem, který se snaží být více srozumitelný a bez problému aplikovatelný. Dosavadní právní úprava se prokázala z dlouhodobého hlediska jako proces komplikující validitu např. již zmíněných územně plánovacích dokumentací.

Navrhovaná varianta respektuje technologická řešení a bude fungovat v reálném i digitálním světě.

#### **Varianta 2: novela Stavebního zákona**

Cílem této varianty je řešení problému prodlužování řízení v důsledku nedodržení lhůt pro vydávání závazných stanovisek v rámci všech správních řízení obecně, nestanoví-li zvláštní právní předpis jinak, a u pouze řízení postupů dle stavebního zákona zavádí fikci souhlasného závazného stanoviska.

### **2.2.3. Územní problematika**

---

#### **Varianta 0.: nulová varianta**

Varianta nulová – zachování současného stavu (viz stávající stav). Varianta 0 povede k přetrvávání problémů popsaných výše.

#### **Varianta 1:**

Smysluplnou variantou je zakotvení nového nástroje územního plánování, který závazně a koordinovaně vymezí plochy a koridory pro vybrané záměry v území, jehož pořízení a vydání bude plně v rukou státu.

Navrhovaná úprava bude umožňovat státu závazně územně vymezit plochy a koridory pro vybrané záměry taxativně stanovené v PÚR a tím plnit požadavek nařízení EU č. 347/2013.

Jak již bylo popsáno výše, v případě absence navrhované právní úpravy reálně hrozí nedodržení nařízení EU č. 347/2013 s právními, věcnými, ekonomickými a mnohdy bezpečnostními (například v případě energetické bezpečnosti státu) riziky, která z toho vyplývají.

S ohledem na to, že stát má plnit závazky a povinnosti, které mu vyplývají z členství v EU, není namístě fabulovat, zda „Jsou náklady na přizpůsobení se regulaci menší než na postih při nepřizpůsobení se“.

Varianta vytváří nové kompetence státní správě, které jí umožňují lépe prosadit zájmy státu i v případech, kdy z navrhovaného řešení kraj nebude mít žádný prospěch (například koridor pro vysokorychlostní trať, která nebude mít v daném kraji zastávku). Stát také ponese veškerá finanční rizika, která dnes nese kraj v případě závazných vymezení ploch a koridorů pro vybrané záměry mezinárodního a republikového významu.

MMR bude vydávat opatření obecné povahy, kterým závazně vymezí výše uvedené záměry. S ohledem na to, že se bude jednat o celostátně závazný dokument vydávaný ústředním správním orgánem, navrhuje se, aby nebyl přezkoumatelný podle správního řádu a aby k řízení o zrušení územního rozvojového plánu nebo jeho části byl příslušný Nejvyšší správní soud.

Navrhované řešení bude reálně fungovat i digitálním světem.

#### **Varianta 2:**

Možnou variantou by bylo stanovit, že PÚR bude vymezovat záměry závazně. To by však znamenalo, že PÚR přestane být koncepční dokumentací, ale stane se i realizační dokumentací. Také by se musela vydávat jinou formou než dnes a celá PÚR by musela být přezkoumatelná soudní mocí. Tato varianta by sice mohla vest k cíli, ale není vhodná zejména z důvodu, že by PÚR přestala být koncepčním dokumentem.

#### **Varianta 3:**

Zasahovat do kompetencí zastupitelstva kraje v oblasti ZÚR není vhodné, protože by to mohlo působit aplikační potíže (například sdílená možnost aktualizace ZÚR) a mohlo by to být ústavně nekonformní (zasahování do výkonu samostatné působnosti krajů). V této souvislosti je třeba také připomenout, že kraj, který v ZÚR záměr územně vymezí, nese za toto vymezení plnou zodpovědnost včetně nákladů spojených s případným soudním přezkumem nebo náklady spojené s náhradou prokázané újmy spojené s vymezením plochy nebo koridoru pro stanovený záměr. Tato varianta nezaručuje, že se dosáhne cíle, kterým je závazné územní vymezení ploch a koridorů pro mezinárodní a republikové záměry do 2 let. Stát by v případě této varianty, když nebude zasahovat do sféry vyhrazené samosprávě kraje, nemohl ovlivnit délku procesu pořizování a vydávání aktualizace ZÚR.

## 2.2.4. Národní geoportál územního plánování

---

### **Varianta 0: nulová varianta**

Nulová varianta může způsobit snížení konkurenceschopnosti ČR, což je významné ekonomické riziko, a neřešení problematiky (špatné plnění) směrnice INSPIRE.

### **Varianta 1: národní geoportál územního plánování**

Vytvoření národního geoportálu územního plánování, který bude sbírat všechna potřebná a dostupná data v jednotném standardu z územně plánovací činnosti obcí, krajů a státu. Tato data bude zveřejňovat v jednotném formátu za celou ČR a poskytovat je do dalších informačních systémů nebo aplikací. Předpokládá se využití stávajících systémů, které vybudovaly kraje a sdílení již vytvořených dat.

### **Varianta 2: geoportály na úrovni obcí s rozšířenou působností**

Varianta, kdy budou existovat geoportály na úrovni obcí s rozšířenou působností (205 + Praha), které budou fakticky řízeny samosprávnými orgány, je neekonomická a obtížně koordinovatelná.

### **Varianta 3: geoportály na úrovni krajských úřadů**

Varianta, kdy budou existovat geoportály na úrovni krajských úřadů by pravděpodobně znamenala 14 x příslušný hardware cca 14–28 pracovníků. Nelze také vyloučit, že vliv rozhodnutí samosprávných orgánů by mohl ztížit výkon požadované služby pro veřejnou správu, podnikatele a širokou veřejnost.

### **Varianta 4: využití jiného informačního systému**

Varianta, že by se využilo jiného informačního systému, má tu nevýhodu, že by se tento informační systém musel upravit dle potřeb a požadavků územního plánování. Následně by se obtížně řešily aktuální potřebné úlohy a změny systému vyvolané dynamickým rozvojem elektronizace veřejné správy. Bylo by také obtížné takový systém legislativně ukotvit a zajistit jeho dlouhodobé financování.

## 2.2.5. Oblast energetické infrastruktury

---

### **Doplnění definice energetické infrastruktury**

Cíl: Umožnit aplikaci zákona o urychlení výstavby i na stavby, bez jejichž realizace by nebylo možné urychlovanou stavbu realizovat.

**Varianta 0** – stávající stav. Jedná se o taxativní a konkrétní zákonné vymezení staveb, které spadají pod zákon o urychlení, a proto není relevantní zvažovat nelegislativní řešení. Varianta neplní cíl.

**Varianta 1** – upravení definice staveb energetické infrastruktury a její rozšíření o stavby související. Zákon o urychlení tak v definiční části rozšíří pojem energetická infrastruktura o stavby související. S variantou nejsou spojena žádná významná rizika a vede ke stanovenému cíli.

**Varianta 2** – definovat podrobnějším a konkrétnějším popisem s využitím pojmů stavebního zákona (například pomocí pojmů stavba hlavní a stavba vedlejší ve smyslu ustanovení § 2 stavebního zákona).

### **Úprava řízení pro stavby energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací**

Cíl: Zpřesnění postupů při povolování staveb včetně řešení problematiky příslušných stavebních úřadů v případech, kdy je místně příslušných několik stavebních úřadů.

**Varianta 0** – stávající stav, který znamená, že je třeba vždy provést společné jednání i v případech, kdy jsou stavebníkem a stavebním úřadem všechna závazná stanoviska zajištěna nebo tato nejsou protichůdná. Společné jednání se tak koná i v případech, kdy to potřeba zjištění materiální pravdy nevyžaduje. Nadále bude nezbytné v případě průchodu záměru skrze několik správních území jiných stavebních úřadů doplnění vyčkávat, jakým způsobem nadřízený správní orgán rozhodne o tom, zda on sám nebo jemu podřízený stavební úřad řízení provede.

**Varianta 1** – stanovení společného jednání jako fakultativního nástroje v případě, kdy nejsou zajištěna všechna závazná stanoviska nebo jsou tato protichůdná a stanovení pravidla, že řízení povede ten stavební úřad, v jehož správním území se bude stavba nacházet a kterému bude doručena žádost. Stavební úřad bude společné jednání vést jen v případech, kdy se nepodaří závazná stanoviska zajistit, nebo v případech, kdy budou závazná stanoviska protichůdná. Toto řešení tedy předchází řešení rozporů podle § 136 (6) správního řádu. Předmětná varianta dále stanovuje jednoznačné pravidlo, jakým způsobem bude určen příslušný správní úřad, zároveň bude třeba zamezit situaci, kdy by žadatel předložil žádost na více úřadů a mohlo se tak rozhodovat vícekrát o stejné věci. Za tímto účelem bude povinnost stavebního úřadu, na který byla žádost předložena, aby o žádosti informoval ostatní místně příslušné stavební úřady.

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

**Varianta 2** - stanovení společného jednání jako fakultativního nástroje v případě, kdy nejsou zajištěna všechna závazná stanoviska nebo jsou tato protichůdná a zavedení příslušnosti určitého přesně určeného (jediného) stavebního úřadu. Stavební úřad bude společné jednání vést jen v případech, kdy se nepodaří závazná stanoviska zajistit, nebo v případech, kdy budou závazná stanoviska protichůdná. Toto řešení tedy předchází řešení rozporů podle § 136 (6) správního řádu. Zavedení příslušnosti přesně určeného (jediného) stavebního úřadu představuje řešení, kterým se stanoví jeden konkrétní stavební úřad na úrovni krajského úřadu či ústředního správního úřadu, který bude vykonávat povinnosti stavebního úřadu pro vybrané stavby energetické infrastruktury.

#### **Vstupy na pozemky u energetické infrastruktury**

Cíl: Umožnit i pro stavby energetické infrastruktury vstup na cizí pozemky za účelem měření a průzkumných prací a zároveň neznemožnit využití stávajících institutů pro definované účely.

**Varianta 0** – stávající stav, kterým není umožněno využít právo vstupu na cizí pozemky za účelem měření a průzkumných prací u energetických staveb.

**Varianta 1** – doplnění energetických staveb do stávající úpravy platné pro dopravní stavby a umožnění využití práva vstupu na cizí pozemky, za stávající úpravou definovaných podmínek a za účelem měření a průzkumných prací rovněž pro stavby energetické infrastruktury.

#### **Doklady o vlastnictví při odnětí nebo omezení pozemků určených k plnění funkcí lesa**

Cíl: Nedokládat vyjádření vlastníka nebo nájemce pozemků určených k plnění funkcí lesa, na nichž má být stavba dopravní nebo energetické infrastruktury realizována, pokud lze práva k pozemkům vyvlastnit.

**Varianta 0** – stávající stav.

**Varianta 1** – explicitně upravit, že v případech kdy lze práva k pozemkům odejmout nebo omezit vyvlastněním, není třeba vyjádření vlastníka nebo nájemce dokládat.

#### **Úpravy v souvislosti s vyvlastňovacím řízením**

Cíl: Zrychlit a zpřesnit vyvlastňovací řízení.

**Varianta 0** – stávající stav bez realizace konkrétních legislativních změn.

**Varianta 1** – soubor opatření k úpravě příslušných předpisů. Mezi ty zásadní patří:

- Upřesnění vymezení vyvlastňovacích titulů v energetickém zákoně a zahrnutí výroben nad 100 MW poskytujících podpůrné služby.
- Zahrnutí některých záměrů do přílohy zákona o urychlení, které jsou PCI projekty nebo jsou významnými záměry v národním měřítku.
- Umožnit využití mezitímního rozhodnutí rovněž pro ostatní stavby energetické infrastruktury.
- Stanovení fikce doručení návrhu smlouvy do ciziny.
- V zákoně o vyvlastnění vymezení lhůty pro předložení posudku vyvlastňovaného na 30 dní spolu s informační povinností jej o této lhůtě v návrhu smlouvy informovat a pravidel jeho využití.
- Stanovení lhůty 60 dní pro konání ústního jednání v zákoně o vyvlastnění od doby uvědomění o zahájení vyvlastňovacího řízení.
- Stanovení lhůty pro vydání rozhodnutí o vyvlastnění v zákoně o vyvlastnění na 30 dní od ústního jednání.

#### **Kolaudační řízení**

Cíl: Snížit administrativní zatížení stavebních úřadů v rámci kolaudačního řízení a předejít možným správním pochybením.

**Varianta 0** – stávající stav. Varianta neplní stanovený cíl. Rovněž jako řešení není možná náhrada nelegislativními opatřeními, protože účastenství a z něj vyplývající souvislosti jsou taxativně stanoveny zákonem.

**Varianta 1** – vyloučení vlastníků pozemků z kolaudačního řízení pouze pro stavby energetické infrastruktury. Předmětnou variantou dochází k vyloučení účastníků z kolaudačního řízení. Potenciální zájmy vlastníků pozemků jsou chráněny již v rámci samotného povolování staveb, kdy mají vlastníci námitkami ovlivnit průběh a výsledek řízení. Jejich zájmy v kolaudačním řízení jsou chráněny stavebním úřadem, ostatně tak tomu je i v případě kolaudačního souhlasu, tedy mírnější formy správního rozhodování, kterého se vlastníci pozemků beztak

neúčastní. Stavební úřad i bez účasti vlastníků nemůže připustit, že by stavba byla realizována jinak, než jakým způsobem byla povolena. Zároveň je třeba si identifikovat, u jakého typu energetických staveb je omezení účastenství v kolaudačním řízení navrhováno. Lze je rozdělit na stavby liniové (vedení elektřiny, plynu, ropovody, produktovody), pro které se v minimu pozemky vykupují, ale využívá se zřizování věcného břemene a stavby povahy stacionární (výrobní elektrické energie), kde se pozemky vykupují. V případech liniových staveb tak vlastníci pozemků mohou mít zájem na výsledné podobě, nicméně jejich zájem je již chráněn soukromoprávními tituly, kdy je jednoznačně omezení vyplývající ze stavby specifikováno ve smlouvě o zřízení věcného břemene. V případě druhé skupiny staveb se pozemky vykupují a dotčení vlastnictví z nich nevyplývá. Navrhované řešení se rovněž vypořádává s problematikou možného pochybení při vymezování dotčených vlastníků, protože přímé dotčení již představuje konkrétní zásah, který však s ohledem na okolnosti může být jiný, v případě, kdy je na pozemcích přímo sloup nebo nad pozemkem pouze vedou vodiče.

**Varianta 2** – zpřesnění posuzování vlastníka pozemku jako účastníka řízení stanovením dalších podmínek nad současná kritéria posuzování vlastníků pozemků jako účastníků kolaudačního řízení stanovená ve stavebním zákoně. Tato alternativa představuje stanovení dalších kritérií, které by pomohly stavebnímu úřadu definovat, který vlastník pozemku je kolaudačním rozhodnutím přímo dotčen. Těmi může být například stanovení parametrů, za kterých lze přímé dotčení odvodit. Příkladem může být např. podmínka propojení povolované stavby s pozemkem či jiné kritérium. Taková varianta by tedy představovala stávající stav ve variantě 1, avšak s přihlédnutím k dalším kritériím.

**Varianta 3** – vypuštění vlastníků pozemků z kolaudačního řízení pro všechny typy staveb. Popis varianty je shodný s variantou 1 s tím, že úprava by byla provedena přímo ve stavebním zákoně a týkala se tak všech typů staveb.

## 2.2.6. Oblast elektronických komunikací

---

### **Varianta 0: nulová varianta**

Tato varianta spočívá v zachování současného stavu. Tato varianta se jeví jako nevhodná, neboť by její akceptací sice došlo k zachování stávajícího stavu, ale v podstatě by se neodstranili stávající problémy v oblasti výstavby sítí elektronických komunikací, jejichž odstranění předpokládá Akční plán k provedení nedotačních opatření pro podporu plánování a výstavby sítí elektronických komunikací, který dne 10. května 2017 schválila vláda České republiky.

### **Varianta 1: novela zákona č. 416/2009 Sb.**

Varianta spočívá v novelizaci příslušných ustanovení zákona č. 416/2009 Sb. Tím by došlo k naplnění některých částí Akčního plánu k provedení nedotačních opatření pro podporu plánování a výstavby sítí elektronických komunikací a současně by se tím snížil počet správních řízení v oblasti výstavby sítí elektronických komunikací. Tato varianta se jeví jako vhodná pro naplnění cílů Akčního plánu k provedení nedotačních opatření pro podporu plánování a výstavby sítí elektronických komunikací a současně podporuje rozvoj digitalizace České republiky. Současně tato varianta snižuje administrativní zátěž pro stát v oblasti územních řízení.

### 3. VYHODNOCENÍ NÁKLADŮ A PŘÍNOSŮ

#### 3.1. Identifikace nákladů

Nulová varianta společná všem dílčím cílům úpravy, tj. zachování současného stavu, který se vyznačuje prodloužením výstavby dopravní infrastruktury, představuje významné negativní finanční dopady na veřejné rozpočty způsobené zejména:

- zvyšováním nákladů na stavbu oproti plánovaným investičním výdajům (v důsledku postupného růstu cen stavebních prací, cen pozemků apod. v průběhu času);
- nutností vypracovat dodatečné podklady a upravit původní projekty v důsledku změny místních podmínek v oblasti stavby či změny legislativních požadavků;
- přerušením výstavby (v případě nutnosti stavbu zakonzervovat), jejím prodlužováním či opakováním některých prací a neefektivním plánováním kapacit státu i příslušných dodavatelů;
- potřebou realizace provizorních či dočasných řešení (např. napojení na stávající komunikace) vyvolaných v důsledku dlouho trvajícího procesu vyvlastňování a
- oddalováním realizace výstavby a ekonomických přínosů jednotlivých staveb.

Vedle samotného zvýšení výdajů spojených s projektovou přípravou se prodlužování výstavby liniových dopravních staveb projevuje i v širším hospodářském měřítku na celkovém stavu ekonomiky ČR (ať již přímo či nepřímo na základě tzv. multiplikačního efektu, kdy výstup jednoho hospodářského odvětví je současně vstupem pro jiná odvětví).

Rozvoj a modernizace dopravní infrastruktury je nezbytným předpokladem zachování konkurenceschopnosti ČR, což potvrzuje i Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti České republiky na období 2012 – 2020 (SMK), podle níž je „...ekonomická úspěšnost státu do značné míry definována kvalitou infrastruktury, která funguje jako páteř hospodářství a umožňuje rozvoj podnikatelských aktivit. Kvalita propojení méně vyspělých regionů s ekonomickým centrem významně posiluje možnosti růstu v regionu...“

Česká republika může těžit ze své centrální polohy a logistické dostupnosti, která je jedním z klíčových předpokladů pro vstup zahraničních investorů, a to zejména těch, pro jejichž podnikání je nezbytná přesná a předvídatelná (tzv. just-in-time) logistika (typicky montovny, opravárenská centra aj.). Tento potenciál však v současné době není naplněn, neboť dosud nejsou dobudována některá klíčová vnitrostátní i mezinárodní spojení (např. Praha – Karlovy Vary, Brno – Svitavy), a dále mezinárodní spojení (zejména v severojižním směru z Polska či Německa na Slovensko či do Rakouska a naopak). Tato situace vede ke zvýšení přepravních nákladů pro tuzemské podniky a omezení objemu obchodů a současně představuje překážku pro budoucí hospodářský rozvoj.

Nedokončená, nekvalitní a málo kapacitní infrastruktura procházející často zastavěným územím (aniž by docházelo k odklonu tranzitní dopravy mimo centra měst a obcí) rovněž snižuje rychlost meziměstských spojení a bezpečnost dopravy, v níž ČR výrazně zaostává za evropským průměrem. To se následně negativně promítá do snížené flexibility a mobility zaměstnanců. Vybudování kvalitních rychlých spojení odvádějících tranzitní dopravu mimo zastavěná území měst a obcí by kromě eliminace výše popsaných problémů výrazně přispělo ke snížení imisí a dopravní zátěže obyvatelstva a zlepšení životních podmínek v jednotlivých sídlech. Ze statistik týkajících se podílu dopravního výkonu dálnic a silnic I. až III. třídy a jejich podílu na počtu usmrčených a těžce zraněných osob současně vyplývá, že daleko nejbezpečnější jsou v tomto ohledu právě páteřní komunikace (zejména dálnice), a to oproti silnicím II. a III. třídy dokonce mnohonásobně (viz část A.5 přílohy A k Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 s platností od roku 2017).

Konkrétní hospodářské dopady výše popsaných skutečností vyplývajících ze zpoždování výstavby liniových dopravních staveb byly ve vztahu k ekonomice ČR identifikovány na základě matematických výpočtů.

Na základě symetrické input-output tabulky lze vypočítat transakční multiplikátor jednotlivých odvětví, tedy o kolik se v průměru zvýší produkce ekonomiky při realizaci investice. Dle provedených výpočtů zvýší jeden investovaný milion Kč do výstavby dopravní infrastruktury domácí produkci o 2,74 mil. Kč a hrubou přidanou hodnotu o 0,89 mil. Kč. Přibližně 47 % celkového multiplikátoru se projevuje díky nepřímému multiplikačnímu efektu.

Zvýšení poptávky ve všech odvětvích, zapříčiněné nárůstem stavebních prací, přináší i vyšší příjmy zaměstnanců a provozní přebytek. Zvýšení příjmů zaměstnanců vede k nárůstu spotřeby jejich domácností (v závislosti na mezním sklonu ke spotřebě). Provozní přebytek je zdaněn a pak buď převeden do zahraničí, nebo ponechán v ČR a je využit pro investice nebo spotřebu majitelů společností. To opět přináší dodatečný nárůst

spotřeby, přičemž část spotřeby je uspokojena domácí produkcí a část importem. Na základě meziodvětvové analýzy pak lze kvantifikovat fiskální multiplikátory investic (zatím však pouze pro investiční fázi). Dle provedených výpočtů má jeden investovaný milion Kč potenciál zvýšit hrubou přidanou hodnotu ČR až o 1,6 mil. Kč, zvýšit čistý příjem domácností o 0,42 mil. Kč a vybrat zpět na daních (přímých i nepřímých) téměř 0,5 mil. Kč.

Další přínosy pro národní hospodářství vzniknou po ukončení realizace stavby ve fázi užití stavby. Jedná se o zlevnění nákladů na transport zboží, růst obchodu, zlevnění zboží pro spotřebitele, vyšší flexibilitu pracovního trhu z důvodu usnadnění dojíždění za prací, úspory času jednotlivých uživatelů dopravní infrastruktury atd.

Ztráta z oddálení uvedení dopravní stavby do provozu závisí na vnitřním výnosovém procentu a výnosu z alternativního využití finančních prostředků. Při výpočtu ekonomické ztráty je proto důležité, v jaké fázi projektu došlo ke zdržení a jaké bylo alternativní využití zdrojů v okamžiku, kdy došlo ke zdržení. Ztráta z oddálení je pro případ, kdy ještě nebyly vynaloženy žádné prostředky (nebo jejich větší část), menší než u již proinvestovaných staveb. Velikost ztráty závisí na diskontní míře, která odpovídá rizikovosti projektu. Při předpokladu vnitřního výnosového procenta stavby ve výši 6 % a diskontní míry 5 % by ztráta při ročním zdržení projektu v hodnotě 1 mld. Kč počítaná z již investovaných prostředků dosáhla 5,66 mil. Kč a ztráta počítaná z oddálení výstavby (včetně oddálení financování) částky 8,91 mil. Kč, celkově tedy 14,57 mil. Kč.

Prodloužení povolovacího procesu pro silniční stavby o jeden rok vede průměrně ke zvýšení nákladů (jen na oddálení přínosů výstavby) o 5,07 %. U železničních dopravních staveb je to dokonce 5,72 %.

Z makroekonomického pohledu lze kalkulovat s tím, že pokud by se podařilo zkrátit povolovací proces liniových dopravních staveb o jeden rok, přínosy z tohoto zkrácení by představovaly 8,07 % investičních nákladů u silničních staveb a 8,72 % u železničních staveb.

Posledním parametrem vstupujícím do odhadu makroekonomických přínosů liniových dopravních staveb je výše rozpočtu SŽDC a ŘSD. Při předpokladu ročních investic do nových liniových dopravních staveb procházejících povolovacím procesem ve výši 44 mld. Kč, tj. 25 mld. Kč u silničních staveb a 19 mld. Kč u železničních (vycházející z historických údajů), by zkrácení povolovacího procesu o jeden rok vedlo k ročním přínosům ve výši 2,02 mld. Kč u silničních staveb a 1,66 mld. Kč u železničních staveb (při použití výpočtů uvedených výše).

Uvedené náklady pro celou ekonomiku ČR jsou v principu společným důsledkem stávajícího stavu, který u jednotlivých dílčích variant představuje Variantu 0 – zachování stávajícího stavu. Další dílčí náklady a náklady zvažovaných variant vedoucích ke změně nežádoucího stavu jsou popsány níže.

### 3.1.1. Problematika povolovacích procesů

#### 3.1.1.1. Více povolení u liniových dopravních staveb

##### **Varianta 0**

Varianta 0 – zachování stávajícího stavu, povede k přetrvání problémů popsaných výše. Tyto problémy s sebou nesou především značné prodloužování doby přípravy dopravních staveb, zvýšenou administrativní zátěž pro jejich investory a dále zvýšené náklady na údržbu a investice do dopravní infrastruktury a samozřejmě i značnou míru nejistoty pro investory z nutností opakování některých již uzavřených etap např. z důvodu změny legislativy nebo změny evropské legislativy apod. Opakování procesů a opětovné vynakládání prostředků na pořízení dokumentací k příslušným řízením představují nezanedbatelné náklady pro stát, které mohou představením efektivnějšího a rychlejšího postupu zcela vymizet.

Nezanedbatelnými jsou rovněž rizika z hlediska bezpečnosti provozu dopravních staveb a závazek státu dokončit páteří dopravní infrastrukturu a udržovat ji v provozuschopném stavu.

##### **Varianta 1**

Přijetím nové úpravy žádné vícenáklady nevznikají. Varianta 1 naopak představí variantní unifikované řízení, jehož cílem je mj. úspora nákladů na pořízení jednotné unifikované dokumentace pro tento typ řízení, namísto různých stupňů projektové dokumentace oproti variantě 0. Dále, Varianta 1 redukuje množství správních řízení, což se také příznivě projeví na efektivitě správních úřadů.

Veškeré náklady vyvolané přijetím této úpravy jsou spojeny s řádným proškolením projektantů, investorů a správních orgánů.

Rovněž se očekává v důsledku uplatnění navržené úpravy (a tím zrychlení administrativního procesu) zvýšený požadavek na finanční prostředky z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na realizaci staveb.

### *3.1.1.2. Proces EIA a související povolovací procesy v oblasti životního prostředí*

---

#### **Varianta 0**

Varianta 0 povede k přetrvání problémů popsanych výše. Tyto problémy s sebou nesou především značné prodloužení doby přípravy dopravních staveb, zvýšenou administrativní zátěž pro jejich investory a pro úřady a dále zvýšené náklady na údržbu a investice do dopravní infrastruktury.

Nezanedbatelnými jsou rovněž rizika z hlediska bezpečnosti provozu dopravních staveb.

#### **Varianta 1**

Přijetím této úpravy žádné náklady nevzniknou.

Lze však očekávat trvalé snížení nákladů, které vznikají plněním určitých požadavků aktuální právní úpravy bez ohledu na to, kdo je hradí. Jedná se o náklady vznikající jak investorům a občanům, tak i veřejné správě.

Urychlení přípravy přinese snížení nákladů na realizaci staveb (eliminace amortizace).

#### **Varianta 2**

Přijetím této úpravy žádné náklady nevzniknou.

Lze však očekávat trvalé snížení nákladů, které vznikají plněním určitých požadavků aktuální právní úpravy bez ohledu na to, kdo je hradí. Jedná se o náklady vznikající jak investorům a občanům, tak i veřejné správě a zejména jde o náklady spojené s vyřizováním žádostí o jednotlivé dokumenty podle ZOPK. Snížení ale bude menší, než u varianty 1.

Urychlení přípravy přinese snížení nákladů na realizaci staveb (eliminace amortizace).

### *3.1.1.3. Majetkoprávní příprava*

---

#### **Varianta 0**

Varianta 0 povede k přetrvání problémů popsanych výše. Varianta 0 představuje stávající výši nákladů na realizaci majetkoprávní přípravy a dále nelepších prodloužení doby přípravy dopravních staveb. Jak bylo uvedeno výše, podíl majetkoprávní přípravy na celkové délce přípravy staveb včetně povolování je zhruba 40%. Pokud na tomto poli nedojde ke změnám, které by prostředí kultivovaly, nedojde ani ke snížení ztrát, které byly jenom u vybraných velkých silničních staveb povolovaných v nedávné době odhadnuty na 12, 3 mld. Kč.

Nezanedbatelnými jsou rovněž rizika z hlediska bezpečnosti provozu dopravních staveb a náklady vznikající v důsledku dopravních nehod na komunikacích, které nedosahují vyšší bezpečnosti.

#### **Varianta 1**

Přijetím nové úpravy žádné nové náklady nevzniknou.

#### **Varianta 2**

Přijetím této úpravy by na straně státu vznikly značné náklady na personální, odborné a věcné posílení cenových orgánů tak, aby mohly vykonávat agendu stanovení úředních cen pro pozemky a nemovitosti dotčené výstavbou. Úředně stanovené ceny musí být stanoveny odborně a pečlivě s ohledem na to, že budou závazné nejen pro investory a vlastníky, ale také pro vyvlastňovací úřady. Stanovením příliš nízkých cen, by mohla být ohrožena ústavně zajištěná ochrana vlastnického práva. Příliš vysoké ceny by naopak mohly představovat nezákonnou veřejnou podporu, která je vyloučena z hlediska unijního práva. Zcela nová agenda by znamenala náklady státního rozpočtu, které v současné době nejsou pro tyto účely k dispozici.

## **3.1.2. Další dílčí oblasti**

---

### *3.1.2.1. Bezpečnost železničních přejezdů*

---

#### **Varianta 0**

Varianta 0 povede k přetrvání problémů popsanych výše. Tyto problémy s sebou nesou především značné prodloužení doby přípravy dopravních staveb, zvýšenou administrativní zátěž pro jejich investory, neefektivní

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

vynakládání prostředků na pořízování podkladových materiálů a projektů k jednotlivým řízením a dále zvýšené náklady na údržbu a investice do dopravní infrastruktury.

Nezanedbatelnými jsou rovněž rizika z hlediska bezpečnosti provozu dopravních staveb.

Náklady související s nehodami na přejezdech (škody na majetku a újma na zdraví a životech) jsou velkou částí nákladů všech nehod v rámci železničního systému. Podrobné informace jsou k dispozici ve zprávách o nehodovosti zpracovávané SŽDC. Ročně se jedná typicky o 60-80 mil. Kč, výjimečně však roční náklady přesáhly i čtvrt miliardy korun.

#### Varianta 1

Nepřímým nákladem je mírné zvýšení administrativní zátěže, kterou ponese silniční správní úřad, jelikož je povinen si opatřit nezbytné podklady k rozhodnutí ve věci, nicméně tak dochází zároveň i k vysoké míře efektivity celého procesu a zároveň k předcházení dopadů, které plynou z Varianty nulové.

Je nutné doplnit, že se tím zároveň znatelně zvýší bezpečnost v místech, kde dochází ke křížení železnice se stavbou silniční komunikace, dojde k redukci nehodovosti, škod a ze všeho nejdůležitější hledisko je i prevence v oblasti ochrany lidských životů.

### 3.1.2.2. Fikce souhlasu

#### Varianta 0

Varianta 0 povede k přetrvání problémů popsaných výše.

#### Varianta 1

#### Varianta 2

Jednorázové náklady spojené s navrhovanou právní úpravou se nepředpokládají. Přímé náklady spojené s navrhovanou úpravou nebudou. Navrhovaná právní úprava nebude vytvářet náklady podnikům a občanům, nebude vytvářet náklady veřejné správě vykonávané územně samosprávnými celky, nebude vytvářet náklady v důsledku ušlých příležitostí a nebude vytvářet makroekonomické náklady.

### 3.1.2.3. Problematika územního plánování

#### Varianta 0

Varianta 0 povede k přetrvání problémů popsaných výše.

#### Varianta 1

Předpokládá se, že návrh územního rozvojového plánu, který bude vydáván formou opatření obecné povahy MMR, bude zpracovávat v Ústavu územního rozvoje 5 pracovníků vysokoškolsky vzdělaných v předpokládaném složení architekt pro obor architektura nebo územní plánování - vedoucí týmu; specialista na dopravní stavby; specialista na stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství; specialista na pozemní stavby (technické sítě); specialista na územní systémy ekologické stability (právní úprava neupravuje složení a kvalifikační požadavky zpracovatelského týmu). Návrh týmu a jeho složení vychází z konzultací s architekty, kteří zpracovávali ZÚR.

Výpočet nákladů na tyto pracovníky vycházel z toho, že jeden pracovník bude zařazen do 14. platové třídy a ostatní do 13 platové třídy. Pro výpočet se postupovalo podle metodiky Ministerstva vnitra a počítalo se s platem podle přílohy 1 k nařízení vlády č. 341/2017 Sb.; 9 platovým stupněm; 20% na osobní ohodnocení; 35% na odvody; 43% na režijní náklady. Celkové náklady budou činit cca 4,4 mil. Kč/rok.

	platová třída	platový stupeň	činnosti podle bodu n.v.č. 222/2010 Sb. o katalogu prací ve veřejných službách a správě	plat	20% osobní ohodnocení	plat + osobní ohodnocení za měsíc	odvody 35% za měsíc	režijní náklady 43% za měsíc	celkem náklady na pracovníka a za měsíc	celkem náklady na pracovníka za rok
vedoucí týmu 1x	14	9	2.10.20 Tvorba koncepce územního plánování České republiky.	33 850	6 770	40 620	14 217	23 580	78 417	941 003



Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

člen týmu 4x	13	9	2.10.20. Koordinace a systémové usměrňování územního plánování České republiky.	31 200	6 240	37 440	13 104	21 734	72 278	867 335
Celkem										<b>4 410 343</b>

Administrativní zátěž veřejné správy by se neměla zvýšit, protože vymezením plochy nebo koridoru pro vybrané záměry v územním rozvojovém plánu by mělo následně snížit administrativní zátěž při pojednávání ZÚR. Výhodou týmu zařazeného do organizační složky státu bude, že ihned po rozhodnutí vlády o aktualizaci územního rozvojového plánu může tento tým začít pracovat na této aktualizaci, aniž by muselo probíhat výběrové řízení na dodavatele a upřesňování a schvalování smlouvy s dodavatelem. Další výhodou tohoto řešení je, že bude možné průběžně konzultovat navrhované trasy záměrů s pracovníky, kteří budou kontinuálně na územním rozvojovém plánu pracovat.

Další náklady budou spojeny s 3 pořizovateli, kteří budou nově zařazeny do MMR ve 14 platové třídě. Návrh počtu pořizovatelů vychází z konzultací s krajskými úřady a vlastní zkušeností MMR s pořizováním PÚR.

Pro výpočet se postupovalo podle metodiky Ministerstva vnitra a počítalo se s platem podle přílohy 2 k nařízení vlády č. 341/2017 Sb.; 9 platovým stupněm; 20% na osobní ohodnocení; 35% na odvody; 43% na režijní náklady. Celkové náklady budou činit cca 2,9 mil. Kč/rok.

	platová třída	platový stupeň	činnosti podle bodu n.v.č. 222/2010 Sb. o katalogu prací ve veřejných službách a správě	plat	20% osobní ohodnocení	plat + osobní ohodnocení za měsíc	odvody 35% za měsíc	režijní náklady 43% za měsíc	celkem náklady na pracovníka za měsíc	celkem náklady na pracovníka za rok
pořizovatel 3x	14	9	2.10.20 Tvorba koncepce územního plánování České republiky.	35 060	7 012	42 072	14 725	24 423	81 220	974 640
Celkem										<b>2 923 920</b>

Náklady na pořizování a vydávání územního rozvojového plánu budou celkem činit cca 7,3 mil. Kč/rok.

Náklady plynoucí z regulace pro podnikatele a občany navrhovanou právní úpravou nevzniknou.

Přímé náklady spojené s navrhovanou právní úpravou budou činit cca 7,3 mil. Kč/rok, které by měly být hrazeny ze státního rozpočtu. Dále lze očekávat náklady spojené s případným soudním přezkumem nebo náklady spojené s náhradou prokázané újmy spojené s vymezením plochy nebo koridoru pro stanovený záměr. Tyto náklady, které nelze objektivně vyčíslit, budou hrazeny též ze státního rozpočtu.

Lze uzavřít, že veškeré náklady, které lze vyčíslit, budou činit 7,3 mil. Kč/rok.

Předpokládá se, že tato agenda bude hrazena z kapitoly 317 – MMR, jejíž výše bude projednána při přípravě zákona o státním rozpočtu České republiky. Zajištění agendy potřebným počtem nových úředníků MMR bude předmětem jednání o úpravě systemizace v návaznosti na legislativní proces.

#### Varianta 2:

PÚR bude vymezovat záměry závazně. To však bude znamenat, že PÚR přestane být koncepční dokumentací a stane se i realizační dokumentací. PÚR bude nově přezkoumatelná soudem.

Tato varianta bude mít náklady vyšší, než jsou náklady uvedené ve Variantě 1 a to z toho důvodu, že bude třeba rozšířit okruh zpracovatelů PÚR ještě o další speciality (například na právo), s ohledem na to, že takováto PÚR bude muset obsahovat rozsáhlejší odůvodnění než je tomu dnes.

Tato varianta by sice mohla vest k cíli, ale není vhodná zejména z důvodu, že by PÚR přestala být koncepčním dokumentem a bude nákladnější.

#### Varianta 3:

Tato varianta nezaručuje, že se dosáhne cíle, kterým je závazné územní vymezení ploch a koridorů pro mezinárodní a republikové záměry do 2 let. Stát by v případě této varianty, když nebude zasahovat do sféry vyhrazené samosprávě kraje, nemohl ovlivnit délku procesu pořizování a vydávání aktualizace ZÚR. Proto tato varianta nebyla vyčíslována.

### 3.1.2.4. Národní geoportál územního plánování

#### Varianta 0: nulová varianta

Nulová varianta může způsobit snížení konkurenceschopnosti ČR, což je významné ekonomické riziko, a neřešení problematiky (špatné plnění) směrnice INSPIRE.

#### Varianta 1: národní geoportál územního plánování

Vytvoření národního geoportálu územního plánování, který bude sbírat všechna potřebná a dostupná data v jednotném standardu z územně plánovací činnosti obcí, krajů a státu. Tato data bude zveřejňovat v jednotném formátu za celou ČR a poskytovat je do dalších informačních systémů nebo aplikací.

Jednorázové náklady na zřízení geoportálu byly stanoveny odhadem:

Vývoj SW	12 000 000
Licence na požívaný SW	2 000 000
HW	6 000 000
<b>Celkem</b>	<b>20 000 000</b>

Předpokládá se, že provozovat národní geoportál územního plánování bude Ústav územního rozvoje 3 vysokoškolsky vzdělanými pracovníky v oblasti IT nebo územního plánování nebo GIS. Výpočet nákladů na tyto pracovníky vycházel z toho, že tři pracovníci budou zařazeni do 13 platové třídy. Pro výpočet se postupovalo podle metodiky Ministerstva vnitra a počítalo se s platem podle přílohy 1 k nařízení vlády č. 341/2017 Sb.; 9 platovým stupněm; 20% na osobní ohodnocení; 35% na odvody; 43% na režijní náklady. Celkové náklady budou činit cca 2,6 mil. Kč/rok.

platová třída	platový stupeň	činnosti podle bodu n.v.č. 222/2010 Sb. o katalogu prací ve veřejných službách a správě	plat	20% osobní ohodnocení	plat + osobní ohodnocení za měsíc	odvody 35% za měsíc	režijní náklady 43% za měsíc	celkem náklady na pracovníka za měsíc	celkem náklady na pracovníka za rok
13	9	1.03.02 Koordinace komplexních projektů vývoje informačních systémů a komunikačních systémů, programového vybavení nebo informačních služeb, zpracovávání plánů, norem a postupů změn provozu a údržby, provozní testování, příprava a realizace modifikací a zajišťování jejich integrity a poskytování podpory uživatelům.	31 200	6 240	37 440	13 104	21 734	72 278	867 335
Celkem náklady na 3 pracovníky									2 602 005

Provozní náklady v dalších letech:

Provozní náklady na provoz geoportálu byly stanoveny odhadem na 900 000 Kč/rok.

Celkové náklady na provoz geoportálu za rok:

Náklady na 3 pracovníky	2 600 000
Údržba systému, servisní a technická podpora zajišťovaná externě	900 000
<b>Celkem</b>	<b>3 500 000</b>

Administrativní zátěž veřejné správy by se neměla zvýšit. Výhodou týmu zařazeného do organizační složky státu, který bude zajišťovat provoz geoportálu, bude, že může ihned reagovat na měnící se podmínky vzniku dat tak na nové potřeby uživatelů dat.

Přímé náklady spojené se zřízením národního geoportálu územního plánování budou činit cca 20 mil. Kč. V současné době se prověřuje možnost hradit tyto náklady z prostředků EU. Náklady na provoz geoportálu včetně údržby se odhadují na cca 3,5 mil. Kč/rok. Předpokládá se, že tyto náklady budou hrazeny ze státního rozpočtu.

Při stanovování této částky se vycházelo s konzultací s pracovníky Krajského úřadu Kraje Vysočina, odboru informatiky, kteří zadávali v prosinci 2018 podobnou zakázku s předpokládanou cenou 10 mil. Kč (zahrnovala i další potřeby kraje). Na základě odborných konzultací i s dalšími krajskými úřady (Karlovarského a Zlínského kraje), dospělo MMR k odbornému odhadu výše uvedených nákladů na zřízení a provoz národního geoportálu územního plánování. S ohledem na to, že se předpokládá zapojení krajských systémů do řešení národního geoportálu územního plánování, lze předpokládat nižší náklady na jeho pořízení. Míra integrace však zatím není stanovená.

Předpokládá se, že tato agenda bude hrazena z kapitoly 317 – MMR, jejíž výše bude projednána při přípravě zákona o státním rozpočtu České republiky.

#### **Varianta 2: geoportály na úrovni obcí s rozšířenou působností**

Varianta, kdy budou existovat geoportály na úrovni obcí s rozšířenou působností (205 + Praha), které budou fakticky řízeny samosprávnými orgány, je neekonomická a obtížně koordinovatelná.

Varianta 2 by znamenala financovat nebo kofinancovat 206 systémů. Pokud by provoz zajišťovali jen dva pracovníci (například z důvodu zastupitelnosti v době nemoci nebo v době dovolených) vyžadovala by tato varianta minimálně 412 pracovníků a další pracovníky na ústřední úrovni. Již z této úvahy je zřejmé, že tato varianta je dražší než Varianta č. 1.

#### **Varianta 3: geoportály na úrovni krajských úřadů**

Varianta, kdy budou existovat geoportály na úrovni krajských úřadů by pravděpodobně znamenala 14 x příslušný hardware cca 14–28 pracovníků. Nelze také vyloučit, že vliv rozhodnutí samosprávných orgánů by mohl ztížit výkon požadované služby pro veřejnou správu, podnikatele a širokou veřejnost.

S ohledem na to, že tato varianta by znamenala financovat nebo kofinancovat 14 systémů a cca 28 pracovníků, nejví se účelné náklady na tuto variantu finančně vyčíslovat.

#### **Varianta 4: využití jiného informačního systému**

Varianta, že by se využilo jiného informačního systému, má tu nevýhodu, že by se tento informační systém musel upravit dle potřeb a požadavků územního plánování. Následně by se obtížně řešily aktuální potřebné úlohy a změny systému vyvolané dynamickým rozvojem elektronizace veřejné správy. Bylo by také obtížné takový systém legislativně ukotvit a zajistit jeho dlouhodobé financování.

Vyčíslit tuto variantu finančně je velice obtížné, protože by to znamenalo podrobně zjistit náklady na úpravu a pronájem jiného informačního systému. I s ohledem na to, že tato varianta by mohla v praxi působit značné aplikační potíže, není vhodná pro naplnění stanovených cílů.

### **3.1.2.5. Oblast energetické infrastruktury**

Kvantitativní vyhodnocení nákladů či přínosů je v této fázi komplikované a jen obtížně proveditelné. V rámci identifikace nákladů a přínosů navrhovaných variant řešení je tedy primárně provedeno hodnocení kvalitativní.

#### **Doplnění definice energetické infrastruktury**

##### **Varianta 0 – stávající stav.**

Ponechání současné právní úpravy, kdy součástí energetické infrastruktury nejsou související stavby, by neumožnilo na ně uplatnit žádné z ustanovení zákona č. 416/2009 Sb. Tím se prodlužuje příprava i realizace samotné infrastrukturní stavby, jelikož z důvodů návaznosti musí stavba infrastrukturní čekat na zajištění všech administrativních nezbytností na stavbu související. V konečném důsledku to znamená opožděné dokončení stavby energetické infrastruktury a v případě, že je tato stavba podmiňující stavbou pro jiného investora (např. výrobní či obchodní objekt), u nich může dojít k finančním ztrátám na ušlém zisku a z hlediska státu na produkci HDP, což lze označit za nepřímé náklady. Tím, že se jedná o nulovou variantu, tak dodatečné náklady související s její implementací žádné nevznikají.

##### **Varianta 1 – upravení definice staveb energetické infrastruktury a její rozšíření o stavby související.**

U této varianty lze očekávat pouze administrativní náklady v souvislosti s novelizací zákona (příprava, projednání a schválení a vydání znění novely zákona), což s ohledem na celkový rozsah novelizačních bodů lze považovat za zanedbatelné a žádné další náklady žádnému z dotčených subjektů nevzniknou.

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

**Varianta 2 – definovat podrobnějším a konkrétnějším popisem s využitím pojmů stavebního zákona.**

S touto variantou je spojené určité riziko, že se nepodaří konkrétnějším popisem staveb, které podmiňují výstavbu či samotný provoz stavby hlavní (energetické) identifikovat všechny druhy takových staveb (výčet nebude úplný). Vzhledem k tomu, že zákon 416/2009 Sb. navazuje na stavební zákon, jsme v používání pojmů do značné míry limitováni pojmy, které jsou uvedeny ve stavebním zákoně. Z toho by mohli vyplývat výkladové nejasnosti s negativním dopadem na prodlužování přípravy staveb a zvýšení administrativních nákladů jak na straně stavebníka, tak i správních úřadů ale i soudů.

**Úprava řízení pro stavby energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací**

**Varianta 0 – stávající stav.**

Pokud jsou všechna závazná stanoviska zajištěna stavebníkem a není mezi nimi rozpor, tak stavební úřad svolává společné jednání s dotčenými orgány zbytečně a zatěžuje administrativními náklady jak sebe, tak právě i tyto dotčené orgány, kde vznikají i další náklady (cestovné).

U rozsáhlých liniových staveb, které vedou přes správní území vícero obcí s rozšířenou působností, kde je podle současné právní úpravy nutné absolvovat administrativní postupy, kterými bude stanoveno, jaká obec s rozšířenou působností provede povolovací řízení, administrativně zatěžuje stavebníka a nadřízený (krajský) stavební úřad.

U této varianty žádné dodatečné náklady na její implementaci nevznikají.

**Varianta 1 – úprava postupu a stanovení pravidla, že řízení povede ten stavební úřad, v jehož správním území se bude stavba nacházet, kterému bude doručena žádost.**

U této varianty lze očekávat pouze administrativní náklady v souvislosti s novelizací zákona (příprava, projednání a schválení a vydání znění novely zákona) a žádné další náklady nikomu z dotčených subjektů nevzniknou.

**Varianta 2 - zavedení příslušnosti určitého přesně určeného (jediného) stavebního úřadu.**

Určením jediného stavebního úřadu pro vybrané stavby energetické infrastruktury v rámci jednotlivých krajů ať již přímo krajského stavebního úřadu nebo konkrétního jednoho stavebního úřadu obce s rozšířenou působností v rámci kraje ze všech stávajících by vyvolalo požadavek na zvýšení personálního obsazení včetně nároku na zajištění odpovídajících prostor a vybavení u takového úřadu a s tím související náklady. S ohledem na plošné rozmístění vybraných staveb energetické infrastruktury i staveb elektronických komunikací po celém území státu a tím relativně rovnoměrnému vytížení stavebních úřadů s rozšířenou působností by se takovéto náklady u varianty 1 neměly vyskytovat.

**Vstupy na pozemky u energetické infrastruktury**

**Varianta 0 – stávající stav.**

Pokud stavebník energetické infrastruktury provádí v současné době měření nebo průzkumné práce, které nejsou specifikovány zvláštními právními předpisy (např. energetický zákon, zákon o geologických pracích, zákon o zeměměřičství), a nedohodne se s vlastníkem nemovitosti o vstupu na jeho pozemek, vznikají mu náklady na hledání dalších variant řešení včetně případných vícenákladů na realizaci stavby, pokud se tím prodlouží délka vedení a prodlužuje se také fáze přípravy stavby.

U této varianty žádné dodatečné náklady na její implementaci nevznikají.

**Varianta 1 – doplnění energetických staveb do stávající úpravy platné pro dopravní stavby.**

U této varianty lze očekávat pouze administrativní náklady v souvislosti s novelizací zákona (příprava, projednání a schválení a vydání znění novely zákona) a žádné další náklady nikomu z dotčených subjektů nevzniknou.

**Doklady o vlastnictví při odnětí nebo omezení pozemků určených k plnění funkcí lesa**

**Varianta 0 – stávající stav.**

U této varianty žádné dodatečné náklady na její implementaci nevznikají.

**Varianta 1 – explicitně upravit, že v takových případech není třeba vyjádření vlastníka nebo nájemce dokládat.**

U této varianty lze očekávat pouze administrativní náklady v souvislosti s novelizací zákona (příprava, projednání a schválení a vydání znění novely zákona) a žádné další náklady nikomu z dotčených subjektů nevzniknou.

**Úpravy v souvislosti s vyvlastňovacím řízením**

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

#### **Varianta 0 – stávající stav.**

V případě zachování současného právního stavu bude i nadále docházet ke zbytečným administrativním nákladům zejména na straně stavebníka z důvodů komplikovanosti a délky vyvlastňovacího řízení ale také u vyvlastňovacích úřadů, protože stávající postupy umožňují obstrukce ze strany vyvlastňovaných a vlivem neexistence lhůt a jednoznačných pravidel (např. doručování do ciziny) dávají prostor pro značně odlišný přístup ze strany úředníků vyvlastňovacích úřadů, ke kterému v praxi často dochází.

U této varianty žádné dodatečné náklady na její implementaci nevznikají.

#### **Varianta 1 – soubor opatření k úpravě příslušných předpisů.**

U této varianty lze očekávat pouze administrativní náklady v souvislosti s novelizací zákona (příprava, projednání a schválení a vydání znění novely zákona) a žádné další náklady nikomu z dotčených subjektů nevzniknou.

### **Kolaudační řízení**

#### **Varianta 0 – stávající stav.**

Podle současné právní úpravy vznikají náklady na straně stavebních úřadů v důsledku zvýšené administrativy spojené s dohledáváním a stanovováním účastníků kolaudačního řízení (vlastníků nemovitostí), kterých je u liniových energetických vedení velké množství. Nezanedbatelnými přímými náklady pak jsou náklady na poštovní služby, jejichž prostřednictvím se jednotlivým účastníkům řízení oznamuje zahájení řízení a také další úkony v řízení.

V případě, že správní úřad pochybí při stanovování správných účastníků při velkém počtu vlastníků nemovitostí (např. neidentifikované změny oproti územnímu řízení), dochází vlivem toho ke zvýšenému počtu odvolání vůči rozhodnutí stavebního úřadu a případně i následných soudních žalob a tím k vyšším administrativním nákladům jak na straně stavebníka, správních úřadů i státu.

Tím, že se jedná o nulovou variantu, tak dodatečné náklady související s její implementací žádné nevznikají.

#### **Varianta 1 – vyloučení vlastníků pozemků z kolaudačního řízení pouze pro stavby energetické infrastruktury.**

U této varianty lze očekávat pouze administrativní náklady v souvislosti s novelizací zákona (příprava, projednání a schválení a vydání znění novely zákona) a žádné další náklady nikomu z dotčených subjektů nevzniknou.

**Varianta 2 – Zpřísnění posuzování vlastníka pozemku jako účastníka řízení stanovením dalších podmínek nad současná kritéria posuzování vlastníků pozemků jako účastníků kolaudačního řízení stanovená ve stavebním zákoně.**

Jednalo by se jen o administrativní náklady v souvislosti s novelizací zákona (příprava, projednání a schválení a vydání znění novely zákona) a žádné další náklady by nikomu z dotčených subjektů nevznikly.

#### **Varianta 3 – vypuštění vlastníků pozemků z kolaudačního řízení pro všechny typy staveb**

Náklady jsou obdobné jako u Varianty 1.

### ***3.1.2.6. Oblast elektronických komunikací***

---

#### **Varianta 0**

Tato varianta nepřináší žádné přímé dopady pro stát, samosprávné celky, či na soukromou sféru, zejména pak na veřejné rozpočty a administrativní zátěž pro orgány veřejné správy. Nicméně je zde výrazné riziko zvýšení nákladů, pokud dojde ke zvýšené výstavbě sítí elektronických komunikací (což je vysoce pravděpodobné). Tyto náklady budou způsobeny nárůstem územních řízení v řádu tisíců ročně.

#### **Varianta 1**

Tato varianta nepřináší žádné přímé dopady pro oblast životního prostředí, ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti žen a mužů, pro výkon státní statistické služby a pro oblast ochrany soukromí a osobních údajů.

## 3.2. Identifikace přínosů

---

Souhrnně lze říci, že u jednotlivých oblastí úpravy nebyly v případě zachování stávajícího stavu identifikovány přínosy. Souhrnné přínosy navrhované úpravy by pak měly spočívat v posílení konkurenceschopnosti ČR v důsledku urychlení výstavby dopravní, energetické a telekomunikační infrastruktury.

### 3.2.1. Problematika povolovacích procesů

---

#### 3.2.1.1. *Více povolení u liniových dopravních staveb*

---

##### **Varianta 0**

U této varianty se nepředpokládají přínosy.

##### **Varianta 1**

Přímé přínosy (efektivita trhu, životní prostředí, bezpečnost) – urychlení přínosu pro trh, bezpečnost u dopravních staveb (např. obchvaty obcí a měst)

Nepřímé přínosy (makroekonomické výhody, nevyčíslitelné přínosy) – urychlení přinese výhody i přínosy okamžitě.

- Eliminace nákladů vyvolaných oddálením výstavby.
- Vyšší příjmy z postavené dopravní infrastruktury.
- Pro projekční i zhotovitelské firmy přínosy z urychlení výstavby (více zakázek).
- Zvýšení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu z nové modernizované dopravní infrastruktury.
- Eliminace negativních vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Navržená úprava nevyvolává prakticky žádné náklady a z celospolečenského hlediska generuje nezpochybnitelné přínosy.

#### 3.2.1.2. *Proces EIA a související povolovací procesy v oblasti životního prostředí*

---

##### **Varianta 0**

U této varianty se nepředpokládají přínosy.

##### **Varianta 1**

Přímé přínosy (efektivita trhu, životní prostředí, bezpečnost) – urychlení přínosu pro trh, ŽP i bezpečnost u dopravních staveb (např. obchvaty obcí a měst)

Nepřímé přínosy (makroekonomické výhody, nevyčíslitelné přínosy) – urychlení přinese výhody i přínosy okamžitě

##### **Varianta 2**

Přímé přínosy (efektivita trhu, životní prostředí, bezpečnost) – urychlení přínos pro trh, ŽP i bezpečnost u dopravních staveb (např. obchvaty obcí a měst)

Nepřímé přínosy (makroekonomické výhody, nevyčíslitelné přínosy) – urychlení přinese výhody i přínosy okamžitě

#### 3.2.1.3. *Majetkoprávní příprava*

---

##### **Varianta 0**

U této varianty se nepředpokládají přínosy.

##### **Varianta 1**

Implementací této varianty by mělo dojít ke snížení výskytu sporů ohledně majetkoprávního vypořádání staveb. Varianta by měla vytvořit transparentnější prostředí, kdy bude předem jasné, za jaké ceny investor v daném

území nemovitosti vykupuje. Vlastníci by tak měli lepší přehled o svých možnostech a mohli by se na vyjednávání s investorem předem připravit. Navíc by se měla odbourat případná nerealistická očekávání na straně vlastníků a ke spravedlivějšímu vnímání celého procesu by mělo přispět i možné porovnání s cenami okolních nemovitostí. Transparentnější prostředí by mělo vést k celkové větší předvídatelnosti celého procesu a k jeho lepšímu přijetí ze strany dotčených vlastníků.

Varianta 1 přináší snížení administrativní zátěže na straně investora a snížení nákladů na vyhotovování a aktualizaci jednotlivých znaleckých posudků. Tím by mělo dojít i k menší chybovosti a investor by mohl tyto zdroje využít pro zlepšení informovanosti dotčených vlastníků a pro facilitaci celého procesu majetkoprávní přípravy.

Varianta přitom nezvyšuje náklady vlastníků ani nesnižuje míru jejich ochrany. I nadále budou vlastníci benefitovat z toho, že jim investor ve fázi před vyvlastněním nabídne 8násobek znaleckého ocenění, vlastníci budou moci argumentovat vlastním znaleckým posudkem a ve vyvlastňovacím řízení budou moci trvat na tom, aby úřad vyvlastnil dle posudku, který byl vyhotoven na jejich žádost. Pokud by tedy došlo k situaci, že globální posudek nezohlednil specifika jejich pozemku nebo by byl ohledně ocenění konkrétní nemovitosti nesprávný, může se vlastník i nadále domoci nápravy. Každopádně velkou výhodou pro dotčené vlastníky by měla být skutečnost, že cena bude předem známá, porovnatelná a ověřitelná a že postup investora bude pro vlastníky lépe čitelný a předvídatelný.

#### **Varianta 2**

Přínosem této varianty by byla naprostá minimalizace možného vyjednávání o ceně. Cena by byla úředně stanovena a dále by se o ní nejednalo. Takový postup by značně urychlil veškeré majetkoprávní procesy. Zamezilo by se spekulacím s cenou. Při stanovení úředních cen by hrozilo případné napadání cenových rozhodnutí a případné stížnosti ohledně zásahu do ústavně chráněných práv, pokud by ceny nebyly stanoveny odborně a správně. Nicméně urychlení procesu výstavby by při této variantě bylo nejmarkantnější.

### **3.2.2. Další dílčí oblasti**

---

#### **3.2.2.1. Bezpečnost železničních přejezdů**

---

##### **Varianta 0**

U této varianty se nepředpokládají přínosy.

##### **Varianta 1**

Přímým přínosem ve variantě 1 je primárně zvýšení bezpečnosti na silničních a drážních komunikacích a snížení nehodovosti na železničních přejezdech vlivem snížení počtu přejezdů a současně umožnění zvýšení rychlosti traťové rychlosti (a v důsledku toho plynulosti drážní dopravy) v úsecích, kde nebylo možno, s ohledem na existující přejezd, plnohodnotně a efektivně využít jinak technicky dostupnou rychlost. Nepřímým přínosem bude snížení počtu usmrcených, zraněných a materiálně poškozených fyzických i právnických osob.

Dalším přímým přínosem je snížení nákladů na údržbu infrastruktury a požadavků na reinvestice do technologických zařízení, či zvýšení kapacity dráhy a její využitelnosti ze strany dopravců.

#### **3.2.2.2. Majetkoprávní vztahy při nakládání s majetkem státu**

---

##### **Varianta 0**

U této varianty se nepředpokládají přínosy.

##### **Varianta 1**

Urychlení výstavby dopravní infrastruktury, úspora finančních prostředků z důvodu odpadnutí povinností zpracovávat znalecké posudky

#### **3.2.2.3. Fikce souhlasu**

---

##### **Varianta 0**

U této varianty se nepředpokládají přínosy.

#### **Varianta 1**

Přímé přínosy (efektivita trhu, životní prostředí, bezpečnost) – urychlení přínosu pro trh, bezpečnost u dopravních staveb (např. obchvaty obcí a měst)

Nepřímé přínosy (makroekonomické výhody, nevyčíslitelné přínosy) – urychlení přinese výhody i přínosy okamžitě

#### **Varianta 2**

Přímé přínosy (efektivita trhu, životní prostředí, bezpečnost) – urychlení přínosu pro trh, bezpečnost u dopravních staveb (např. obchvaty obcí a měst)

Nepřímé přínosy (makroekonomické výhody, nevyčíslitelné přínosy) – urychlení přinese výhody i přínosy okamžitě

### **3.2.2.4. *Problematika územního plánování***

---

#### **Varianta 0**

U této varianty se nepředpokládají přínosy.

#### **Varianta 1**

Navrhovaná právní úprava nebude mít žádné přímé ekonomické přínosy, ale umožní plnit požadavek nařízení EU č. 347/2013.

Přímé přínosy (efektivita trhu, životní prostředí, bezpečnost) - Navrhovaná právní úprava bude mít nepřímé nevyčíslitelné přínosy zejména tím, že přispěje, aby projekty společného zájmu (jedná se zpravidla o stavby za desítky miliard korun) byly umístěny a povoleny ve stanovené lhůtě 3,5 roku.

Jak bylo uvedeno výše na příkladu dopravních staveb, každé zdržení realizace stavby o 1 rok, pokud jsou spolufinancovány z fondů EU, představuje ztrátu přibližně 5,24 % z investičních nákladů; u staveb, kde nedochází ke spolufinancování EU, tato ztráta představuje přibližně 2,15 % z investičních nákladů. Z těchto čísel je možné také dovodit přínos navržené varianty. Přímou vyčíslit však výnosy není možné s ohledem na to, že proces územního plánování je na počátku celého řetězce procesů, které v konečné fázi umožní zahájit realizaci stavby.

#### **Varianta 2**

PÚR bude vymezovat záměry závazně. Tato varianta bude mít stejné přínosy jako Varianta 1.

#### **Varianta 3:**

Tato varianta nezaručuje, že se dosáhne cíle, proto tato varianta nebyla vyčíslována.

### **3.2.2.5. *Národní geoportál územního plánování***

---

#### **Varianta 0**

U této varianty se nepředpokládají přínosy.

#### **Varianta 1**

Vytvoření národního geoportálu územního plánování, který bude sbírat všechna potřebná a dostupná data v jednotném standardu z územně plánovací činnosti obcí, krajů a státu. Tato data bude zveřejňovat v jednotném formátu za celou ČR a poskytovat je do dalších informačních systémů nebo aplikací. Řešení posune naši republiku blíže ke státům EU, které jsou v elektronizaci veřejné správy dále, a zvýší konkurenceschopnost ČR. Navrhované řešení bude prospěšné pro investory, stavebníky, vlastníky pozemků a staveb i pro širokou veřejnost, která bude mít informace z územně plánovací činnosti celé ČR na jednom místě ve standardizované podobě.

Navrhovaná právní úprava nebude mít žádné přímé ekonomické přínosy, ale bude mít nepřímé přínosy, které však nelze objektivně vyčíslit.

#### **Varianta 2**

Přínosy bude mít Varianta 2 stejně jako Varianta 1.

#### **Varianta 3**



Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

Přínosy bude mít Varianta 3 stejně jako Varianta 1.

#### **Varianta 4**

Přínosy bude mít Varianta 4 stejně jako Varianta 1.

### **3.2.2.6. Oblast energetické infrastruktury**

---

#### **Doplnění definice energetické infrastruktury**

##### **Varianta 0 – stávající stav.**

Přínosy v nulové variantě by s ohledem na předpoklad zachování stávajícího stavu byly nulové.

##### **Varianta 1 – upravení definice staveb energetické infrastruktury a její rozšíření o stavby související.**

Největší přínosy budou na straně stavebníků energetické infrastruktury, a to především v oblasti přípravy staveb, kde dojde k jejímu urychlení a snížení administrativních nákladů. Vytvoří se tím příznivé podmínky pro dokončení všech staveb nezbytných pro řádné fungování stavby energetické infrastruktury ve stejném termínu jako vlastní energetické stavby a sníží se tím též riziko, že by vlivem jejího pozdního dokončení nemohl být uveden do provozu objekt, pro nějž je nutná dodávka příslušného druhu energie.

S ohledem na možnost použití zjednodušujících postupů tak lze očekávat i snížení administrativních nákladů zejména na straně stavebních a z části též vyvlastňovacích úřadů.

##### **Varianta 2 – definovat podrobnějším a konkrétnějším popisem s využitím pojmů stavebního zákona.**

Lze předpokládat obdobné přínosy jako u varianty 1 snížené vlivem výše identifikovaného rizika.

#### **Úprava řízení pro stavby energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací**

##### **Varianta 0 – stávající stav.**

Přínosy jsou v nulové variantě s ohledem na předpoklad zachování stávajícího stavu nulové.

##### **Varianta 1 – úprava postupu a stanovení pravidla, že řízení povede ten stavební úřad, v jehož správním území se bude stavba nacházet, kterému bude doručena žádost.**

V případě upuštění společného jednání s dotčenými orgány, pokud jsou všechna závazná stanoviska zajištěna stavebníkem a není mezi nimi rozpor, dojde ke snížení administrativních nákladů u stavebních úřadů a dotčených orgánů, kde v malé míře půjde i o snížení cestovních nákladů.

Úprava fikce souhlasu v § 2c zákona 416/2009 Sb. tak, aby byla provázána s navrhovanou novelou fikce souhlasu ve stavebním zákoně, by měla zajistit přehlednější postup jak pro stavebníka, tak i pracovníky správních úřadů.

U rozsáhlých staveb vedených přes správní území vícero obcí s rozšířenou působností dojde ke snížení administrativních nákladů u nadřízených stavebních úřadů a stavebníků, pro něž to bude mít přínos v rychlejší zahájení řízení.

##### **Varianta 2 - zavedení příslušnosti určitého přesně určeného (jediného) stavebního úřadu.**

U této varianty lze očekávat stejné přínosy jako u varianty 1 a navíc by došlo k větší profesionalizaci personálu takto určeného jediného stavebního úřadu, který by se specializoval pro stanovený okruh staveb, a tím by se u nich sjednotili postupy a rychlost příslušných řízení.

#### **Vstupy na pozemky u energetické infrastruktury**

##### **Varianta 0 – stávající stav.**

Přínosy jsou v nulové variantě s ohledem na předpoklad zachování stávajícího stavu nulové.

##### **Varianta 1 – doplnění energetických staveb do stávající úpravy platné pro dopravní stavby.**

Pro stavebníka energetické infrastruktury by se přijetím navrhovaného řešení u určitého omezeného počtu staveb zkrátila doba přípravy stavby a snížily náklady na jejich přípravu a také na realizaci.

### **Doklady o vlastnictví při odnětí nebo omezení pozemků určených k plnění funkcí lesa**

#### **Varianta 0 – stávající stav.**

Přínosy jsou v nulové variantě s ohledem na zachování stávajícího stavu nulové.

#### **Varianta 1 – explicitně upravit, že v takových případech není třeba vyjádření vlastníka nebo nájemce dokládat.**

Z pohledu stavebníka energetické infrastruktury by se přijetím navrhovaného řešení u určitého omezeného počtu staveb zkrátila doba přípravy stavby a snížily náklady na jejich přípravu.

### **Úpravy v souvislosti s vyvlastňovacím řízením**

#### **Varianta 0 – stávající stav.**

Přínosy jsou v nulové variantě s ohledem na zachování stávajícího stavu nulové.

#### **Varianta 1 – soubor opatření k úpravě příslušných předpisů.**

Největší přínosy budou na straně stavebníků, u nichž dojde stanovením jednoznačných lhůt a zpřesněním pravidel vyvlastňování k významnému zkrácení přípravy staveb a tím také k úspoře administrativních nákladů. Ze stejných důvodů lze reálně předpokládat i úsporu administrativních nákladů na straně vyvlastňovacích úřadů.

Možností vyvlastnit práva pro stavby související s energetickými stavbami pro přenos elektřiny, přepravu plynu, distribuci elektřiny, výrobu elektřiny ve výrobně elektřiny o celkovém instalovaném elektrickém výkonu 100 MW a více, s možností poskytovat podpůrné služby k zajištění provozu elektrizační soustavy, distribuci plynu, uskladňování plynu, výrobu zemního plynu, těžebního plynovodu, výrobu tepelné energie a rozvod tepelné energie se urychlí jejich stavebníkům příprava těchto staveb. Zásadní pozitivní změna pro stavebníky by podle této varianty měla nastat u staveb pro výrobu elektřiny ve výrobně elektřiny o celkovém instalovaném elektrickém výkonu 100 MW a více, těžebních plynovodů a výroben zemního plynu, které bude možno nově odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemku nebo ke stavbě.

### **Kolaudační řízení**

#### **Varianta 0 – stávající stav.**

Přínosy jsou v nulové variantě s ohledem na předpoklad zachování stávajícího stavu nulové.

#### **Varianta 1 – vyloučení vlastníků pozemků z kolaudačního řízení pouze pro stavby energetické infrastruktury.**

Z této varianty vyplývají největší přínosy pro státní správu, které spočívají ve snížení administrativní zátěže a snížení přímých nákladů na doručování účastníkům řízení u stavebních úřadů. Příznivý dopad může také mít na počet uplatněných soudních žalob.

Tím, že nebude nutno znova ověřovat vlastníky nemovitostí z důvodů případných změn oproti územnímu řízení, je reálný předpoklad dřívějšího zahájení řízení a s ohledem na výrazně omezený počet účastníků řízení i jeho výrazně rychlejší průběh, čímž se urychlí termín zprovoznění stavby. To je výrazný přínos pro stavebníka energetické infrastruktury.

**Varianta 2 – Zpřísnění posuzování vlastníka pozemku jako účastníka řízení stanovením dalších podmínek nad současná kritéria posuzování vlastníků pozemků jako účastníků kolaudačního řízení stanovená ve stavebním zákoně.**

Protože podle této varianty by se snížil počet účastníků řízení pouze o část vlastníků nemovitostí (nikoliv o všechny vlastníky), tak by se uplatnily obdobné přínosy, jako jsou uvedeny ve variantě 1, přičemž by byly sníženy v alikvótním poměru mezi počtem účastníků řízení podle varianty 1 a 2. Rozšíření o další kritéria (splnění dodatečných podmínek) by spíše ještě více ztížilo stavebnímu úřadu rozhodování o okruhu účastníků. Je třeba stanovit jasné pravidlo, které nebude nechávat žádnou nejistotu v tom, kdo má a kdo nemá být účastníkem řízení. Touto nejistotou je již dnes stanovené pravidlo posuzování „přímé dotčenosti“. Není možné, aby řízení o strategicky významné stavbě bylo mařeno tím, že v jeho průběhu či dokonce skončení vyjde najevo, že účastníkem řízení měla být (či byla opomenuta) další osoba (osoby).

#### **Varianta 3 – vypuštění vlastníků pozemků z kolaudačního řízení pro všechny typy staveb**

Přínosy jsou obdobné jako u Varianty 1 s tím, že se pozitivně dotknou i jiných staveb než energetických.

### ***3.2.2.7. Oblast elektronických komunikací***

### **Varianta 0**

U této varianty se nepředpokládají žádné přínosy.

Tato varianta předpokládá vynaložení následujících finančních prostředků:

Možné náklady na nábor úředníků pro stavební úřady v případě masivnější výstavby sítí elektronických komunikací.

Tato varianta nepřináší žádné přímé dopady pro stát, samosprávné celky, či na soukromou sféru, zejména pak na veřejné rozpočty a administrativní zátěž pro orgány veřejné správy.

### **Varianta 1: novela zákona č. 416/2009 Sb.**

Hlavní přínosem navržené změny se očekávají pro stavebníky budující sítě elektronických komunikací, neboť by mělo dojít k výraznému zjednodušení a urychlení procesu výstavby těchto sítí, a to zejména v územích, kde se plánuje výstavba dopravní a technické infrastruktury. Očekává se, že po přijetí této právní úpravy dojde ke zkrácení doby nezbytné pro výstavbu sítí elektronických komunikací formou připojení o 6 až 8 měsíců.

S urychlením výstavby a odbouráním některých byrokratických postupů souvisí i další přínos pro stavebníky, kteří budují sítě elektronických komunikací, a to snížení finančních nákladů na stavbu těchto sítí. V průměru by se takovéto snížení mělo pohybovat mezi 20 až 40% z celkových nákladů na výstavbu sítí, a to v závislosti na velikosti stavby.

Hlavním přínos navržené varianty pro stát, pak spočívá ve snížení počtu správních řízení u stavebních úřadů, které jsou v dnešní době přetíženy. I s ohledem na tuto skutečnost se neočekává, že by mělo dojít ke snížení personálu na stavebních úřadech, ale pouze ke snížení časové úspory pro jednotlivé stavební úřady.

V oblasti územního řízení se očekává snížení oproti dnešnímu stavu (není v něm započtena předpokládaná zvýšená výstavba sítí elektronických komunikací) počtu řízení mezi 100 až 200 ročně. Časová náročnost jednoho územního řízení se odhaduje v průměru na 16 člověkodnů. Na celou Českou republiku by tak měla v průměru připadnout časová úspora v rozmezí 1600 až 3200 člověkodnů, což představuje úsporu 7 až 13 pracovních úvazků na celou Českou republiku.

Tato varianta nepředpokládá vynaložení přímých, či nepřímých nákladů.

Návrh povede k úspoře finančních prostředků ze státního rozpočtu a rozpočtů územních samosprávných celků. Daná právní úprava snižuje počty správních řízení v oblasti územního řízení, a tudíž by na straně orgánů veřejné správy mělo dojít k úsporám ve vztahu k pracnosti (administrativní náklady) a potřebě lidských zdrojů na těchto úsecích (personální náklady). Celková úspora ve veřejných rozpočtech se bude odvíjet podle počtu správních řízení, které nebudou muset příslušné stavební úřady vést oproti současnému stavu.

Nová právní úprava přinese subjektům budující sítě elektronických komunikací možnost rychleji a snadněji budovat sítě elektronických komunikací, což přispěje k rychlejší digitalizaci České republiky. Přijetí této právní úpravy by rovněž přispělo k dosažení digitalizace veřejného sektoru, což by kromě snížení nákladů na veřejnou správu a zvýšení účinnosti služeb poskytovaných občanům přineslo digitální pákový efekt pro všechna odvětví hospodářství a tedy posílení mezinárodní konkurenceschopnosti.

Návrhem změny zákona předpokládá snížení administrativní zátěže pro podniky budující infrastrukturu elektronických komunikací, což ve svém důsledku bude znamenat snížení nákladů na budování sítí elektronických komunikací. Rychlejší a levnější budování sítí elektronických komunikací umožní rychlejší připojení i menších měst a vesnic a umožní využívání stabilního vysokorychlostního internetu podnikatelům, kteří podnikají mimo velká města (tj. na vesnicích a v menších sídlech).

U územně samosprávných celků, zejména u obcí, dojde v důsledku snížení počtu správních řízení ke snížení administrativní zátěže spojené jak s přenesenou působností výkonu státní správy na úseku územního řízení, tak i ke snížení počtu vyjádření v rámci samostatné působnosti, kdy se samosprávné celky vyjadřují v rámci územního řízení jako účastníci řízení. Zároveň se sníží počty zásahu do veřejných pozemních komunikací v daných obcích a s tím souvisejících počty uzavírek těchto komunikací v důsledku výstavby sítí elektronických komunikací.

Rychlejší a levnější budování sítí elektronických komunikací umožní rychlejší připojení i menších měst a vesnic a umožní využívání stabilního vysokorychlostního internetu mimoměstskému obyvatelstvu (tj. na vesnicích a v menších sídlech), čímž dojde k vyrovnání hendikepu, který řada menších obcí či vesnic proti městům má. Zavedení vysokorychlostního internetu přispěje k možnosti moderních forem práce (například prostřednictvím vzdáleného připojení) a tím na jedné straně možnosti zachování pracovní a podnikatelské příležitosti v menších sídlech a zároveň k možnému rozvoji vesnic a menších měst.

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

Navržená právní úprava přinese snížené náklady pro podnikatele poskytující služby elektronických komunikací, kteří mohou nabídnout kvalitativně lepší služby (rychlost, stabilita připojení atp.) za stejné či nižší ceny než poskytovalo stávající připojení. Jednodušší a levnější budování sítí elektronických komunikací přinese větší konkurenci poskytovatelů služeb, která vede ke zlepšení služeb pro zákazníky.

Předložený návrh zákona nezakládá možnost vzniku korupčních rizik. Naopak tím, že se snižují počty správních řízení, tak se snižují i počty příležitostí, kdy ke korupčnímu jednání může dojít.

### 3.3. Vyhodnocení nákladů a přínosů

---

#### 3.3.1. Problematika povolovacích procesů

---

##### 3.3.1.1. Více povolení u liniových dopravních staveb

---

###### **Varianta 0**

Stávající stav. Z důvodů popsaných v předchozí kapitole považuje zpracovatel variantu 0 za nepřijatelnou. Varianta 0 fixuje současný stav, při jehož zachování dochází k prodlužování výstavby dopravní infrastruktury a vznikají ekonomické dopady a dopady související s bezpečností provozu na pozemních komunikacích.

Pro porovnání variant uveden příklad z praxe:

###### **Varianta 0, Varianta 1**

Náklady na pořízení dokumentace pro stavbu D 11 - 1109 Trutnov- st. hranice (dálnice v délce 21 km), pro kterou byla zpracována dokumentace dle Varianty 0. Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby byla pořízena za 48,752 mil. Kč bez DPH a projektová dokumentace pro vydání stavebního povolení za 60,495 mil. Kč bez DPH. Celkové náklady na dokumentaci tak dosáhly 109,247 mil. Kč bez DPH.

Vzhledem k tomu, že Varianta 1 je v platnosti teprve krátce a není zatím v praxi vyzkoušena u velkých staveb, pro porovnání jsme využili náklady na společnou dokumentaci pro stavby menšího rozsahu. Dotazy na projektové ateliéry jsme zjistili, že cena společné dokumentace se pohybuje na úrovni 90 % ceny součtu nákladů na dokumentaci pro vydání rozhodnutí o umístění stavby a projektovou dokumentaci pro vydání stavebního povolení, jelikož velkou nevýhodou je její podrobnost, která v případě úprav dle požadavků dotčených orgánů promítá rozsáhlé změny do různých částí dokumentace. Z tohoto zjištění vyplývá, že cena společné dokumentace pro námi uváděnou stavbu D11 - 1109 by se pohybovala kolem 98,3 mil. Kč bez DPH.

###### **Varianta 2:**

Naproti tomu finanční náklady na dokumentaci pro vydání společného povolení podle navržené úpravy (tzn. v omezeném rozsahu) lze předpokládat podle odborného odhadu na úrovni cca 60% z ceny dokumentace pro dvoustupňové řízení.

Lze tedy předpokládat, že finanční úspora na pořízení společné dokumentace podle navržené právní úpravy bude cca 40% z ceny pořízení dokumentace dle současné praxe (Varianta 0), což by v našem modelovém případě představovalo 43,7 mil. Kč bez DPH.

Další finanční úsporu lze pak očekávat z hlediska hladšího projednání s dotčenými orgány (jelikož se jedná o jednodušší dokumentaci, dotčené orgány nebudou zatěžovány zbytečnými detaily).

###### **Dopady na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty**

Návrh má pozitivní dopady na státní rozpočet. Jednak dojde k úspoře finančních prostředků z důvodů možnosti omezeného rozsahu dokumentace pro společné povolení, a to řádově 40 % z ceny doposud pořizované dvoustupňové dokumentace pro stavbu dopravní infrastruktury. Dále z důvodu eliminace možností pro oddálení realizace staveb dopravní infrastruktury v důsledku urychlení přípravy staveb, rovněž náklady řady úkonů budou nižší v důsledku navrhovaných úprav, neboť navrhované postupy směřují k efektivnějšímu a jednoduššímu postupu při přípravě a povolování staveb.

###### **Dopady na mezinárodní konkurenceschopnost ČR**

Navrhovaná opatření mají potenciálně pozitivní dopad v urychlení výstavby páteřní dopravní infrastruktury včetně napojení na mezinárodní dopravní síť (zejména síť TEN-T).

###### **Dopady na podnikatelské prostředí**

Urychlením procesu přípravy a následně procesu výstavby dopravní infrastruktury dojde k pozitivním dopadům na uživatele této infrastruktury, tedy i podnikatele.

###### **Dopady na územní samosprávné celky (obce, kraje)**

Územní samosprávné celky jako investoři dopravních staveb uspoří finanční prostředky z obecních/krajských rozpočtů z důvodů možnosti omezeného rozsahu dokumentace pro společné povolení, a to řádově 40 % z ceny doposud pořizované dvoustupňové dokumentace pro stavbu dopravní infrastruktury. Jako významný pozitivní

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

dopad lze uvést zvýšení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu z nové modernizované dopravní infrastruktury (včetně snížení úmrtnosti v důsledku dopravních nehod) a zejména eliminaci negativních vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

#### **Sociální dopady**

V souvislosti s navrhovanou úpravou lze snížení administrativní náročnosti procesu očekávat urychlení přípravy a výstavby dopravní infrastruktury a s tím spojený pozitivní dopad na sociální prostředí v důsledku zvýšení kvality dopravní infrastruktury. Vybudování kvalitnější a modernější dopravní infrastruktury povede ke zvýšení bezpečnosti provozu a zrychlení přepravy, a tím i k postupnému zvyšování míry pracovní mobility obyvatelstva, tedy potenciálně nepřímý pozitivní dopad ve zvýšení mobility obyvatelstva a zkrácení dojezdové vzdálenosti urychlením výstavby páteřní dopravní infrastruktury.

#### **Dopady na spotřebitele**

Urychlením výstavby dopravní infrastruktury dojde k pozitivním dopadům pro spotřebitele, tedy konečné uživatele této infrastruktury.

#### **Dopady na životní prostředí**

Očekávají se pozitivní dopady na životní prostředí v důsledku urychlení výstavby dopravní infrastruktury v parametrech, které budou respektovat požadavky snižování dopadů dopravy na životní prostředí a odstraňování problematických míst.

#### **Dopady na bezpečnost nebo obranu státu**

S navrhovanou úpravou mohou být spojeny nepřímé pozitivní dopady na bezpečnost nebo obranu státu související zejména s rozvojem dostatečně kapacitní dopravní (silniční i železniční) infrastruktury umožňující rychlejší přesun osob a materiálu po celém území ČR.

Navržená úprava nemá dopady ve vztahu k zákazu diskriminace, ve vztahu k rovnosti žen a mužů, na výkon státní statistické služby. S návrhem nejsou spojena žádná nová korupční rizika.

### *3.3.1.2. Proces EIA a související povolovací procesy v oblasti životního prostředí*

---

#### **Varianta 0**

Z důvodů popsaných výše považuje zpracovatel variantu 0 za nepřijatelnou. Varianta 0 fixuje současný stav, při jehož zachování dochází k prodlužování výstavby dopravní infrastruktury a vznikají ekonomické dopady a dopady související s bezpečností provozu na pozemních komunikacích.

#### **Varianta 1**

Přímé přínosy (efektivita trhu, životní prostředí, bezpečnost) – urychlení přínos pro trh, ŽP i bezpečnost u dopravních staveb (např. obchvaty obcí a měst)

Nepřímé přínosy (makroekonomické výhody, nevyčíslitelné přínosy) – urychlení přinese výhody i přínosy okamžitě

#### **Varianta 2**

Přímé přínosy (efektivita trhu, životní prostředí, bezpečnost) – urychlení přínos pro trh, ŽP i bezpečnost u dopravních staveb (např. obchvaty obcí a měst)

Nepřímé přínosy (makroekonomické výhody, nevyčíslitelné přínosy) – urychlení přinese výhody i přínosy okamžitě

Na základě průchodnosti projednání jednotlivých variant je varianta 2 preferována rezortem životního prostředí, proto je dále navrhována varianta 2.

### *3.3.1.3. Majetkoprávní příprava*

---

#### **Varianta 0**

Z důvodů popsaných v předchozí kapitole považuje zpracovatel variantu 0 za nepřijatelnou. Varianta 0 fixuje současný stav, při jehož zachování dochází k prodlužování výstavby dopravní infrastruktury a vznikají ekonomické dopady a dopady související s bezpečností provozu na pozemních komunikacích.

#### **Varianta 1**

Varianta 1 obecně vylepšuje prostředí, v němž probíhá majetkoprávní vypořádání ohledně dotčených nemovitostí. Tato varianta přináší transparentnější a lépe předvídatelný postup investora ohledně oceňování. Pro vlastníky by tedy proces měl být lépe čitelný a uchopitelný. Zlepšením prostředí by mělo dojít ke snížení počtu sporů ohledně oceňování a ke snížení spekulativních zdržování ze strany některých subjektů. Navíc varianta přináší snížení administrativní zátěže investora a snížení jeho nákladů při zachování rovnocenné ochrany práv vlastníků.

Varianta 1 nevyžaduje dodatečné náklady ze státního rozpočtu ani nevytváří nové správní agendy. Tato varianta je jednoduše implementovatelná a neklade na zúčastněné subjekty žádné nové administrativní nebo regulační zátěže.

#### **Varianta 2**

Varianta 2 se jeví jako neúčinnější s ohledem na urychlení majetkoprávního vypořádání. Na druhou stranu s sebou tato varianta nese vznik nových úředních agend, vyžadovala by značné náklady na státní rozpočet a na organizaci orgánů v oblasti regulace cen. Implementace této varianty by vyžadovala změny v organizaci veřejné správy a byla by časově zřejmě náročná – vznik cenových orgánů a cenových map by určitou dobu trval a řešení by tedy nebylo implementovatelné v horizontu příštího roku či dvou.

Z důvodů menší administrativní a ekonomické zátěže hodnotí zpracovatel variantu 1 jako optimální. Varianta 1 vede k dosažení stanovených cílů při nejnižší ekonomické a administrativní zátěži.

Jako nejvhodnější je na základě porovnání přínosů navrhována varianta 1.

### **3.3.2. Další dílčí oblasti**

---

#### **3.3.2.1. Bezpečnost železničních přejezdů**

---

##### **Varianta 0**

Z důvodů popsaných výše považuje zpracovatel variantu 0 za nepřijatelnou. Varianta 0 fixuje současný stav, při jehož zachování hrozí negativní ekonomické dopady a dopady související s bezpečností provozu.

##### **Varianta 1**

Varianta 1 je vhodnější než varianta 0, jelikož pozitivně řeší komplikovaný současný správní stav, kdy se nedaří efektivně odstraňovat nebezpečná křížení železniční a silniční infrastruktury. Mírná zvýšená administrativní zátěž přenesená na silniční správní úřad se projeví značnou efektivitou celého procesu, na jehož konci stojí zvýšená bezpečnost dopravní infrastruktury a snížení rizika ztráty na životech i na majetku. Zvýšení zátěže je však marginální vzhledem k pozitivním přínosům provedené změny, a to jak z hlediska efektivity ekonomické, tak z hlediska narovnání obsoletní právní úpravy procesu rušení a zejména s ohledem na vyšší ochranu života a zdraví a výsledné snížené nehodovosti.

Stávající stav nelze považovat za přijatelný, proto je navrhována jako řešení varianta 1.

#### **3.3.2.2. Majetkoprávní vztahy při nakládání s majetkem státu**

---

##### **Varianta 0**

Z důvodů popsaných výše považuje zpracovatel variantu 0 za nepřijatelnou. Varianta 0 fixuje současný stav, při jehož zachování hrozí ekonomické dopady a dopady související s bezpečností provozu.

##### **Varianta 1**

Jako nejvhodnější je na základě porovnání přínosů navrhována varianta 1. Varianta 1 povede ke zhodnocení platného právního stavu, ke zjednodušení a zkrácení časové náročnosti procesu. Při zahájení staveb dopravní infrastruktury odpadnou důvody blokace, které vyvolávají nevypořádané majetkoprávní vztahy se státními organizacemi. Je nezbytné zmínit i hospodárnost daného procesu s tím, že odpadne nutnost zpracování potřebných znaleckých posudků, čímž dojde i k nemalé úspoře vynakládaných a v daném případě zbytečných finančních prostředků.

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

Návrh má pozitivní dopady na státní rozpočet. Dojde k úspoře finančních prostředků z důvodů eliminace možností pro oddálení realizace staveb dopravní infrastruktury v důsledku urychlení přípravy staveb. Návrh má pozitivní dopady na podnikatelské prostředí. Urychlením procesu přípravy a následně procesu možné výstavby dopravní infrastruktury dojde k pozitivním dopadům na uživatele této infrastruktury, tedy i podnikatele. Návrh nemá sociální dopady.

### 3.3.2.3. *Fikce souhlasu*

---

#### **Varianta 0**

Z důvodů popsaných výše považuje zpracovatel variantu 0 za nepřijatelnou. Varianta 0 fixuje současný stav.

#### **Varianta 1**

Tato varianta se nejvíce jeví jako nejvhodnější, neboť se v rámci obecné úpravy dotýká veškerých správních řízení, kdy může dojít ke kolizi se speciálním zákonem.

#### **Varianta 2**

Jako nejvhodnější je na základě porovnání přínosů navrhována varianta 2, která nejlépe odstraní aplikační obtíže způsobené stávající právní úpravou, která se do stavebního zákona dostala na základě poslaneckého pozměňovacího návrhu. A zavedení lhůt a fikce pro závazná stanoviska by mělo zamezit průtahům v řízeních a postupech dle stavebního zákona.

### 3.3.2.4. *Problematika územního plánování*

---

#### **Varianta 0**

Z důvodů popsaných výše považuje zpracovatel variantu 0 za nepřijatelnou. Varianta 0 fixuje současný stav, při jehož zachování hrozí ekonomické dopady.

#### **Varianta 1**

Byla vybrána varianta zřízení územního rozvojového plánu jako dalšího republikového nástroje územního plánování. Tato varianta byla vybrána s ohledem na to, že se jedná o jedinou smysluplnou variantu, která závazně a koordinovaně vymezí plochy a koridory pro vybrané záměry v území přičemž proces pořízení a vydání bude plně v rukou státu. Zároveň nedojde k tomu, že PÚR přestane být koncepčním dokumentem územního plánování. Vybrání varianty nebylo ovlivněno porovnáním nákladů a přínosů. Navržená varianta umožní plnit požadavek nařízení EU č. 347/2013 což lze považovat za významný kladný společenský dopad. Náklady 7,3 mil. Kč/rok oproti nevyčísitelným přínosům jsou zanedbatelné.

Tato varianta umožní závazně územně vymezit záměry mezinárodního a republikového významu do dvou let. Jak bylo uvedeno výše na příkladu dopravních staveb, každé zdržení realizace stavby o 1 rok, pokud jsou spolufinancovány z fondů EU, představuje ztrátu přibližně 5,24 % z investičních nákladů; u staveb, kde nedochází ke spolufinancování EU, tato ztráta představuje přibližně 2,15 % z investičních nákladů. Z těchto čísel je možné dovodit přínos navržené varianty 1. Přímou vyčíslit však výnosy není možné s ohledem na to, že proces územního plánování je počátku celého řetězce procesů, které v konečné fázi umožní zahájit realizaci stavby. Z tohoto důvodu také nelze vyčíslit rozdíl mezi náklady a výnosy.

#### **Varianta 2**

Varianta 2 má stejné přínosy jako Varianta 1, ale její náklady jsou vyšší než u Varianty 1. Dále má tato varianta i další nevýhody (PÚR bude přezkoumatelná soudem). Proto tato varianta nebyla vybrána jako nejvhodnější.

#### **Varianta 2**

Tato varianta nevede ke stanovenému cíli.

### 3.3.2.5. *Národní geoportál územního plánování*

---

#### **Varianta 0**

Z důvodů popsaných výše považuje zpracovatel variantu 0 za nepřijatelnou. Varianta 0 fixuje současný stav, při jehož zachování hrozí ekonomické dopady.

#### **Varianta 1 - 4**



Navrhovaná právní úprava nebude mít žádné přímé ekonomické přínosy, ale bude mít nepřímé přínosy, které však nelze objektivně vyčíslit. Náklady proti nevyčíslitelným přínosům jsou zanedbatelné. Porovnatelné jsou náklady jednotlivých variant. Z tohoto porovnání vychází nejvýhodněji varianta 1, tj. vytvoření národního geoportálu územního plánování, který bude sbírat všechna potřebná a dostupná data v jednotném standardu z územně plánovací činnosti obcí, krajů a státu. Tato data bude zveřejňovat v jednotném formátu za celou ČR a poskytovat je do dalších informačních systémů nebo aplikací.

S ohledem na to, že stát má plnit závazky a povinnosti, které mu vyplývají z členství v EU, není namístě fabulovat, zda „Jsou náklady na přizpůsobení se regulaci menší než na postih při nepřizpůsobení se“.

Navrhovaná varianta umožňuje plnit požadavky směrnice INSPIRE a nevytváří zbytečně nové kompetence veřejné správy.

Navrhovaná varianta umožňuje minimalizovat administrativní zátěž a náklady. Tím, že bude existovat jednotné centralizované místo, kde se budou soustřeďovat potřebné výstupy z územně plánovací činnosti pod kontrolou státu, lze podstatně jednodušeji ovlivňovat manažerská rozhodnutí, kterými se může minimalizovat administrativní zátěž a náklady na provozovaný informační systém.

Navrhovaná varianta respektuje technologická řešení a bude fungovat v reálném i digitálním světě.

### **3.3.2.6. Oblast energetické infrastruktury**

Pozitivní dopad úpravy směřuje do přínosů pro investory energetické infrastruktury s cílem usnadnit zejména přípravu a povolování staveb energetické infrastruktury. Z hlediska dopadu do administrativního výkonu státní správy lze u některých navrhovaných úprav předpokládat neutrální dopad (rozšíření definice energetické infrastruktury o související stavby, vstup na pozemky dle § 2f), dále pozitivní dopad v podobě usnadnění výkonu státní správy (úpravy řízení o umístění a společného povolení pro energetické stavby), zatímco některé další úpravy představují dopad na správní úřady zejména v podobě zvýšeného tlaku na rychlejší vydávání správních aktů (úpravy zákona o vyvlastnění, lhůty pro vydání závazného stanoviska).

Ve vztahu k veřejnosti mohou být dopady různorodé. Za pozitivní lze považovat důsledky, které s sebou přináší samotná realizace energetické infrastruktury (spolehlivost a dostupnost dodávek energie), neutrální dopady na veřejnost lze v zákoně o urychlení spatřovat zejména v aspektech souvisejících s výkonem státní správy (rozšíření definice energetické infrastruktury o související stavby, úpravy řízení o umístění a společného povolení pro energetické stavby). Dopad na veřejnost lze předpokládat u postupů, které se týkají vyvlastňování. Ty lze spatřovat v několika důsledcích. Jsou jimi např. úpravy v zákoně o vyvlastnění, ty ve většině směřují k administrativním postupům vyvlastňovacího úřadu (definování lhůt, ve kterých má vyvlastňovací úřad činit některé kroky či rozhodovat), tyto však nezasahují do samotného vyvlastňovacího procesu a nemají tak vliv na práva veřejnosti/vyvlastňovaných. Druhou rovinu představují úpravy v zákoně o vyvlastnění, které zasahují do samotného postupu vyvlastnění, tyto úpravy (lhůta na předložení posudku ze strany vyvlastňovaného) však nadměrně neoslabují práva vyvlastňovaného, protože v případě lhůty se vyvlastňovaný tuto skutečnost dozví již na počátku jeho komunikace s vyvlastnitelem (60 dní před případným zahájením řízení nebo v řízení o umístění stavby) a odůvodněné zmeškání lhůty může správní úřad prominout. V případě rozšíření možnosti uplatnění institutu mezitímního rozhodnutí i na stavby energetické infrastruktury (ať již prostřednictvím rozšířením přílohy nebo prostřednictvím specifické úpravy mezitímního rozhodnutí u ostatní energetické infrastruktury) nedochází k zásahu do práv vyvlastňovaných. Mezitímní rozhodnutí může být vydáno až tehdy pokud jsou splněny zákonné předpoklady pro odejmutí či omezení práv vlastníka (rozsah předpokladů a správních úvah zůstává zachován se standardním správním procesem vyvlastnění), změnou je, že tak lze učinit ještě dříve, než vyvlastňovací úřad rozhodne o výši náhrady. To umožní vykonávat práva z vyvlastnění dříve, avšak ponechává vyvlastňovanému minimálně soudní prostředky ke zpochybnění rozhodnutí vyvlastňovacího úřadu.

Případná absence navržených úprav sice nevyvolává přímá rizika, nicméně nadále by byly zákony fixovány postupy, které se v praxi projeví jako problematické, komplikované a které vedou k prodloužení přípravy a povolování staveb s přímým dopadem na jejich realizaci. Navrhované změny představují naplnění cílů novelizace zákona o urychlení. Řešení některých problematických aspektů lze nepochybně očekávat zásadní rekonstrukcí stavebního práva, nicméně alespoň k dílčímu urychlení výstavby je třeba přistoupit daleko dříve než v roce 2023, kdy je předpokládána účinnost rekonstrukce.

#### **Doplnění definice energetické infrastruktury**

**Varianta 0** – stávající stav.

**Varianta 1** – upravení definice staveb energetické infrastruktury a její rozšíření o stavby související.

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

**Varianta 2 – definovat podrobnějším a konkrétnějším popisem s využitím pojmů stavebního zákona.**

Z uvedených variant je jednoznačně nejvýhodnější varianta 1, u níž proti zanedbatelným administrativním nákladům, souvisejícím s novelizací zákona jsou identifikovány jednoznačné přínosy na straně stavebníků a z části též u dotčených správních úřadů. Jako druhou lze označit variantu 2, u níž je na rozdíl od varianty 1 identifikováno riziko, že se nepodaří konkrétnějším popisem staveb, které podmiňují výstavbu či samotný provoz stavby hlavní (energetické) identifikovat všechny druhy takových staveb a vlivem toho i nižší přínos.

Proto navrhuje, aby právě varianta 1 byla vybrána jako řešení daného problému.

**Úprava řízení pro stavby energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací**

**Varianta 0** – stávající stav.

**Varianta 1** – úprava postupu a stanovení pravidla, že řízení povede ten stavební úřad, v jehož správním území se bude stavba nacházet, kterému bude doručena žádost.

**Varianta 2** - zavedení příslušnosti určitého přesně určeného (jediného) stavebního úřadu.

Ve variantě 1 a 2 jsou stejné přínosy ve snížení administrativních nákladů u stavebních úřadů, dotčených orgánů a stavebníků. Varianta 2 navíc vytváří podmínky pro větší profesionalizaci personálu takto určeného jediného stavebního úřadu, takže by se mohlo zdát, že je výhodnější. Její implementace by si ale vyžádala i dodatečné personální a další náklady, takže i s ohledem na připravovanou rekonstrukci stavebního práva ze strany MMR, která by měla nastavit zcela novou soustavu stavebních úřadů, navrhuje jako v současné době nejvýhodnější variantu 1.

**Vstupy na pozemky u energetické infrastruktury**

**Varianta 0** – stávající stav.

**Varianta 1** – doplnění energetických staveb do stávající úpravy platné pro dopravní stavby.

Z uvedených variant je jednoznačně nejvýhodnější varianta 1, u níž proti zanedbatelným administrativním nákladům, souvisejícím s novelizací zákona, jsou identifikovány jednoznačné přínosy na straně stavebníků energetické infrastruktury, spočívající ve zkrácení doby přípravy stavby a snížení nákladů na jejich přípravu a také na realizaci.

**Doklady o vlastnictví při odnětí nebo omezení pozemků určených k plnění funkcí lesa**

**Varianta 0** – stávající stav.

**Varianta 1** – explicitně upravit, že v takových případech není třeba vyjádření vlastníka nebo nájemce dokládat.

Z uvedených variant je jednoznačně nejvýhodnější varianta 1, u níž proti zanedbatelným administrativním nákladům, souvisejícím s novelizací zákona, jsou identifikovány jednoznačné přínosy na straně stavebníků, spočívající ve zkrácení doby přípravy stavby a snížení nákladů na jejich přípravu.

**Úpravy v souvislosti s vyvlastňovacím řízením**

**Varianta 0** – stávající stav.

**Varianta 1** – soubor opatření k úpravě příslušných předpisů.

Z uvedených variant je jednoznačně nejvýhodnější varianta 1, u níž proti zanedbatelným administrativním nákladům, souvisejícím s novelizací zákona, jsou identifikovány jednoznačné přínosy zejména na straně stavebníků, spočívající ve zkrácení doby přípravy stavby a snížení nákladů na jejich přípravu ale mělo by také dojít k úspoře administrativních nákladů na straně vyvlastňovacích úřadů.

**Kolaudační řízení**

**Varianta 0** – stávající stav.

**Varianta 1** – vyloučení vlastníků pozemků z kolaudačního řízení pouze pro stavby energetické infrastruktury.

**Varianta 2** – zpřesnění posuzování vlastníka pozemku jako účastníka řízení stanovením dalších podmínek nad současná kritéria posuzování vlastníků pozemků jako účastníků kolaudačního řízení stanovená ve stavebním zákoně.

**Varianta 3** - vyloučení vlastníků pozemků z kolaudačního řízení pro všechny typy staveb

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

Z předložených variant jsou ve variantě 3 uvedeny přínosy pro státní správu, které spočívají ve snížení administrativní zátěže a snížení přímých nákladů na doručování účastníkům řízení u stavebních úřadů u všech typů staveb, kterou doporučujeme jako nejvhodnější řešení. V pořadí druhá je varianta 1, podle níž by ovšem byly přínosy nižší než ve variantě 3, nicméně ji lze vnímat jako variantu přijatelnou. Varianta 2 se pak jeví jako nejméně vhodná.

### *3.3.2.7. Oblast elektronických komunikací*

---

#### **Varianta 0**

Z důvodů popsaných výše považuje zpracovatel variantu 0 za nepřijatelnou. Varianta 0 fixuje současný stav, při jehož zachování ekonomické dopady. Tato varianta by mohla být vnímána jako neprovedení právní úpravy Akčního plánu k provedení nedotačních opatření pro podporu plánování a výstavby sítí elektronických komunikací s výrazným rizikem přetížení stavebních úřadů v budoucnu a ohrožení čerpání dotačního programu Vysokorychlostní internet (OPPIK).

#### **Varianta 1**

Jako nejvhodnější je na základě porovnání přínosů navrhována varianta 1. Při vyhodnocování variant řešení byl zohledněn závazek vlády na přijetí Akčního plánu k provedení nedotačních opatření pro podporu plánování a výstavby sítí elektronických komunikací a současně i snaha vlády České republiky podpořit digitalizaci České republiky, včetně podpory čerpání dotačního programu Vysokorychlostní internet (OPPIK). Vzhledem k těmto okolnostem nelze akceptovat nulovou variantu.

Novela zákona přináší tři hlavní výhody:

urychluje proces výstavby sítí elektronických komunikací, čímž by mělo dojít k urychlení samotné digitalizace České republiky, a to jak ekonomiky, tak i veřejné správy, snižuje náklady pro stavebníky v oblasti výstavby sítí elektronických komunikací, čímž dojde k podpoře investic do budování těchto sítí,

snižuje počty správních řízení vedených v oblasti výstavby sítí elektronických komunikací, což ve svém důsledku ulehčí přetíženým stavebním úřadům.

## 4. STANOVENÍ POŘADÍ VARIANT A VÝBĚR NEJVHODNĚJŠÍHO ŘEŠENÍ

Na základě vyhodnocení nákladů a přínosů jednotlivých variant v jednotlivých oblastech úpravy byla vyhodnocena sada opatření, která jsou zahrnuta v preferovaných variantách dílčích oblastí a která byla zapracována do předkládaného návrhu.

Z hlediska stanovených cílů je pořadí variant v jednotlivých dílčích oblastech úpravy následující:

### 4.1.1. Problematika povolovacích procesů

#### 4.1.1.1. Více povolení u liniových dopravních staveb

Současně platné postupy, které umožňuje stavební zákon, jsou obsahem Varianty 0 a Varianty 1. Postup dle varianty 0 je časově i finančně nejnáročnější, ale v současné době ještě stále používán z důvodu velkého množství rozpracovaných záměrů v jednotlivých fázích procesu přípravy. Z důvodu zkrácení administrativního procesu povolení dopravní infrastruktury byl schválen postup dle Varianty 1 umožňující seskupení do jednoho společného povolení. Tento postup však není u dopravních staveb vzhledem k jejich rozsahu využíván v takové míře, jak bylo očekáváno. Problém je v rozsahu dokumentace. Předepsaný rozsah dokumentace pro společné řízení je rozsáhlý s mnoha podrobnostmi, které nejsou potřebné k veřejnoprávnímu projednání a je možné je řešit až v dokumentaci pro provádění stavby.

Z výše uvedených důvodů je preferována Varianta 2, která umožňuje zpracování dokumentace pro společné povolení dopravní infrastruktury v omezeném rozsahu. Důvodem je snížení finančních nákladů na pořízení dokumentace pro společné povolení staveb dopravní infrastruktury a zjednodušení jejího projednání a tím i zkrácení celého administrativního procesu.

Varianta 2 je nejvýhodnější i z hlediska porovnání přínosů a nákladů.

Varianta 2 má pozitivní dopady na státní rozpočet a rozpočty samospráv. Jednak dojde k úspoře finančních prostředků z důvodů možnosti omezeného rozsahu dokumentace pro společné povolení, a to řádově 40 % z ceny doposud pořizované dvoustupňové dokumentace pro stavbu dopravní infrastruktury. Dále, z důvodu eliminace možností pro oddálení realizace staveb dopravní infrastruktury v důsledku urychlení přípravy staveb, budou rovněž i náklady řady úkonů nižší v důsledku navrhovaných úprav, neboť navrhované postupy směřují k efektivnějšímu a jednoduššímu postupu při přípravě a povolování staveb.

#### 4.1.1.2. Proces EIA a související povolovací procesy v oblasti životního prostředí

Na základě porovnání nákladů a přínosů jsou z pohledu předkladatele vhodné obě varianty 1 a 2. Vzhledem k tomu, že projednání je rezortem životního prostředí preferovaná varianta 2, je z tohoto důvodu vyhodnocena jako vhodnější.

#### 4.1.1.3. Majetkoprávní příprava

Jako nejvhodnější varianta k realizaci byla vybrána varianta č. 1.

Pořadí variant je seřazena v pořadí od nejvíce vhodného po nejméně vhodné následujícím způsobem:

1. Varianta 1
2. Varianta 2
3. Varianta 0

Jako nejvhodnější je na základě porovnání přínosů navrhována varianta 1. Varianta 1 povede ke zjednodušení procesu zpracovávání znaleckých posudků zároveň i k tomu, že již jednou zpracovaný znalecký posudek platný určité časové období bude moci využít i pro vypracování návrhů smluv do budoucna, neboť návrhy se mohou zpracovávat v delším časovém období v důsledku velkého množství oslovených vlastníků. Tato varianta povede i ke zrychlení a zefektivnění procesu, snížení administrativní náročnosti procesu a ke snížení nákladů vznikajících v rámci procesu přípravy staveb dopravní infrastruktury.

Návrh má pozitivní dopady na státní rozpočet. Jednak dojde k úspoře finančních prostředků z důvodů eliminace možností pro oddálení realizace staveb dopravní infrastruktury v důsledku urychlení přípravy staveb, jednak i náklady na takový posudek budou nižší oproti součtu nákladů na posudky jednotlivě. Návrh má pozitivní dopady na podnikatelské prostředí. Urychlením procesu přípravy a následně procesu možné výstavby dopravní infrastruktury dojde k pozitivním dopadům na uživatele této infrastruktury, tedy i podnikatele. Návrh nemá

sociální dopady. V neposlední řadě je třeba konstatovat, že bude-li platnost znaleckého posudku dána s delší lhůtou, mělo by být zajištěno stejné cenové ohodnocení nemovitostí – pozemků v rámci stavby vůči všem dotčeným vlastníkům a mělo by dojít k odstranění stavu, kdy každému vlastníkovi může být nabízena jiná cena.

#### 4.1.2. Další dílčí oblasti

---

##### 4.1.2.1. *Bezpečnost železničních přejezdů*

---

Pořadí variant je seřazena v pořadí od nejvíce vhodného po nejméně vhodné následujícím způsobem:

1. Varianta 1
2. Varianta 0

Nejvhodnější variantou se jeví varianta č. 1, vzhledem k představení efektivnějšího procesu vedoucímu k rušení přejezdů, čímž se zajistí zvýšení bezpečnosti železniční a silniční dopravy v rámci jejich úrovnových křížení a bude dosaženo udržitelného ekonomického modelu údržby a obnovy součástí železniční infrastruktury. Dále rušení přejezdů povede k naplňování požadavků Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016, resp. jejích prováděcích nařízení, zvýší se efektivita a předvídatelnost souvisejícího správního řízení, budou plnohodnotně zohledněny trendy veřejné správy a dojde k umožnění vyšší efektivity využití dráhy, při současném snížení rizikosti.

##### 4.1.2.2. *Fikce souhlasu*

---

Jako nejvhodnější varianta k realizaci byla vybrána varianta č. 2.

Pořadí variant je seřazena v pořadí od nejvíce vhodného po nejméně vhodné následujícím způsobem:

1. Varianta 2
2. Varianta 1
3. Varianta 0

Jako nejvhodnější varianta k realizaci byla vybrána varianta č. 1. Byla vybrána varianta, která nejlépe odstraní aplikační obtíže způsobené stávající právní úpravou, která se do stavebního zákona dostala na základě poslaneckého pozměňovacího návrhu.

##### 4.1.2.3. *Územní problematika*

---

Pořadí variant je seřazena v pořadí od nejvíce vhodného po nejméně vhodné následujícím způsobem:

1. Varianta 1
  2. Varianta 2
  3. Varianta 0 / 3
- Jako nejvhodnější varianta k realizaci byla vybrána varianta č. 1. Varianta byla vybrána na základě porovnání přínosů a nákladů. Zvolená varianta bude mít kladný dopad na podnikatelské prostředí a na veřejné investice zejména v oblasti dopravní a technické infrastruktury. Nebyly zjištěny negativní dopady například do sociální sféry.

##### 4.1.2.4. *Národní geoportál územního plánování*

---

Pořadí variant je seřazena v pořadí od nejvíce vhodného po nejméně vhodné následujícím způsobem:

1. Varianta 1
2. Varianta 2 / 3 / 4
3. Varianta 0

Jako nejvhodnější varianta k realizaci byla vybrána varianta č. 1, tj. varianta zřízení národního geoportálu územního plánování vedeného MMR s možností pověřit vedením geoportálu organizační složku státu. Tato varianta se jeví jako ekonomicky i organizačně nejvhodnější. Stát bude mít plně pod kontrolou jeho provoz, bude

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

mít možnost přímo ovlivňovat náklady na jeho provoz, bude moct operativně ovlivňovat zveřejňování dostupných dat z územně plánovací činnosti a centrálně plnit povinnosti, které vyplývají ze směrnice INSPIRE.

Zvolená varianta bude mít kladný dopad na podnikatelské prostředí na vlastníky pozemků a staveb ale i na širokou veřejnost. Nebyly zjištěny negativní dopady například do sociální sféry.

#### **4.1.2.5. Oblast energetické infrastruktury**

---

Pořadí variant je určeno na základě vyhodnocení nákladů a přínosů uvedeného výše ve stejnojmenné kapitole.

##### **Doplnění definice energetické infrastruktury**

1. Varianta 1
2. Varianta 2
3. Varianta 0

##### **Úprava řízení pro stavbu energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací**

1. Varianta 1
2. Varianta 2
3. Varianta 0

##### **Vstupy na pozemky u energetické infrastruktury**

1. Varianta 1
2. Varianta 0

##### **Doklady o vlastnictví při odnětí nebo omezení pozemků určených k plnění funkcí lesa**

1. Varianta 1
2. Varianta 0

##### **Úpravy v souvislosti s vyvlastňovacím řízením**

1. Varianta 1
2. Varianta 0

##### **Kolaudační řízení**

1. Varianta 3
2. Varianta 1
3. Varianta 2
4. Varianta 0

#### **4.1.2.6. Oblast elektronických komunikací**

---

Pořadí variant je seřazena v pořadí od nejvíce vhodného po nejméně vhodné následujícím způsobem:

1. Varianta 1
2. Varianta 0

Při vyhodnocování variant řešení byl zohledněn závazek vlády na přijetí Akčního plánu k provedení nedotačních opatření pro podporu plánování a výstavby sítí elektronických komunikací a současně i snaha vlády České republiky podpořit digitalizaci České republiky, včetně podpory čerpání dotačního programu Vysokorychlostní internet (OPPIK). Vzhledem k těmto okolnostem nelze akceptovat nulovou variantu.

Novela zákona přináší tři hlavní výhody:

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

- urychluje proces výstavby sítí elektronických komunikací, čímž by mělo dojít k urychlení samotné digitalizace České republiky, a to jak ekonomiky, tak i veřejné správy,
- snižuje náklady pro stavebníky v oblasti výstavby sítí elektronických komunikací, čímž dojde k podpoře investic do budování těchto sítí,
- snižuje počty správních řízení vedených v oblasti výstavby sítí elektronických komunikací, což ve svém důsledku ulehčí přetíženým stavebním úřadům.

Nulová varianta by mohla být vnímána jako neprovedení právní úpravy Akčního plánu k provedení nedotačních opatření pro podporu plánování a výstavby sítí elektronických komunikací s výrazným rizikem přetížení stavebních úřadů v budoucnu a ohrožení čerpání dotačního programu Vysokorychlostní internet (OPPIK).

## 5. IMPLEMENTACE DOPORUČENÉ VARIANTY A VYNUCOVÁNÍ

---

Za samotnou implementaci regulace budou odpovědné níže uvedené subjekty.

### 5.1. Problematika povolovacích procesů

---

#### 5.1.1. Více povolení u liniových dopravních staveb

---

Za implementaci navrhované varianty odpovídá Ministerstvo dopravy a jemu podřízené organizace.

V daném případě se nebude jednat o vynucování uplatňování úpravy, neboť se jedná pouze o jednu z možností, jejichž volba bude záležet na rozhodnutí investora. Investor musí sám rozhodnout, jakou variantu při projednávání záměru zvolí, a to z hlediska stadia rozpracovanosti, stupně projednání, a to při zohlednění zásad řádného hospodaření s veřejnými prostředky.

Úpravou nejsou stanoveny žádné další povinnosti. Nedochozí k rozšíření kompetencí správních úřadů.

Náklady vyvolané přijetím této úpravy jsou spojeny pouze s řádným proškolením projektantů, investorů a správních orgánů..

#### 5.1.2. Proces EIA a související povolovací procesy v oblasti životního prostředí

---

Za implementaci navrhované úpravy odpovídá MŽP, na vynucování se dále bude podílet MD. Úpravou nebudou zvýšeny náklady na implementaci.

#### 5.1.3. Majetkoprávní příprava

---

Za implementaci navrhované úpravy zodpovídá Ministerstvo dopravy.

Navrhovaná úprava nepřinese žádné nové povinnosti, ba naopak dojde ke zjednodušení procesu.

## 5.2. Další dílčí oblasti

---

#### 5.2.1. Bezpečnost železničních přejezdů

---

Úprava bude implementována především silničními správními úřady a drážním úřadem. Úprava nezavádí žádné nové sankce a není tedy nutno zapojení represivního státního aparátu. Optimální formou získávání potřebných informací budou konzultace se Správou železniční dopravní cesty, s.o., která disponuje nejucelenějšími informacemi o statistice nehodovosti na přejezdech a provozuje většinu železničních drah v ČR a tedy i železničních přejezdů. Vynucování plnění bude realizováno standardními cestami s využitím správního řádu.

#### 5.2.2. Fikce souhlasu

---

Za implementaci navrhované úpravy budou zodpovídat správní orgány, které vedou řízení a které vydávají závazná stanoviska.

Žádné nové nástroje (kontrolní, sankční apod.) se v souvislosti s navrhovanou právní úpravou nenavrhují. Implementace nevyžaduje nové náklady.

#### 5.2.3. Problematika územního plánování

---

Za implementaci navrhované úpravy bude zodpovídat Ministerstvo pro místní rozvoj ve spolupráci s Ústavem územního rozvoje.

Žádné další orgány se nebudou podílet na jejím vynucování.

Žádné konkrétní nástroje (kontrolní, sankční apod.) se nebudou využívat k vynucování úpravy.

K implementaci nebude třeba získávat informace ze strany orgánů veřejné moci.

Žádné nové povinnosti navrhovaná úprava regulovaným subjektům nepřináší. Proto nelze očekávat její nedodržování.

Implementace vyžaduje náklady ve výši 7,3 mil. Kč/rok o které by měl být posílen rozpočet MMR resp. Ústavu územního rozvoje.



#### 5.2.4. Národní geoportál územního plánování

---

Za implementaci navrhované úpravy bude zodpovídat Ministerstvo pro místní rozvoj ve spolupráci s Ústavem územního rozvoje.

Žádné další orgány se nebudou podílet na jejím vynucování. V této souvislosti je však třeba konstatovat, že data do národního geoportálu územního plánování budou vkládat krajské úřady.

Žádné nové nástroje (kontrolní, sankční apod.) se v souvislosti s národním geoportálem územního plánování nenavrhují. V souvislosti s případným vynucováním zpracování vybraných částí územně plánovací dokumentace autorizovanými projektanty v jednotném standardu se předpokládá možnost sankce.

K implementaci bude třeba získávat již existující informace ze strany především krajských úřadů a bude třeba je transformovat do jednotného standardu.

Předpokládá se, že navrhovaná právní úprava pomůže sjednotit vektorové zpracování územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace.

Implementace vyžaduje náklady ve výši cca 20 mil. Kč na pořízení a následně na provoz včetně údržby 3,5 mil. Kč/rok o které by měl být posílen rozpočet MMR resp. Ústavu územního rozvoje.

#### 5.2.5. Oblast energetické infrastruktury

---

Implementaci navrhované úpravy v oblasti vyvlastnění (úpravy v zákoně o vyvlastnění a vyvlastňovacích titulů v energetickém zákoně a mezitímní rozhodnutí v zákoně o urychlení) provádějí ve své činnosti vyvlastňovací úřady. Za implementaci navrhované úpravy v oblasti úpravy postupu pro vydání územního rozhodnutí nebo společného řízení odpovídají obecné stavební úřady nebo jiný stavební úřad (Ministerstvo průmyslu a obchodu). Kontrolu přijatých úprav bude provádět v obou výše zmíněných oblastech Ministerstvo pro místní rozvoj z titulu gesčního resortu k zákonu o vyvlastnění a stavebnímu zákonu.

Pro účely kontrol dodržování přijatých úprav doporučujeme získávat informace z nahodilých kontrol vyvlastňovacích a stavebních úřadů v kombinaci s dotazy u dotčených stavebníků. Navrhované úpravy nemají přímý dopad do kontrolních či sankčních mechanismů. Navrhované úpravy nepřinášejí nové povinnosti regulovaným subjektům, ale pozitivně upravuje stávající podmínky regulace. Navrhované úpravy nevyvolávají zvýšené náklady na implementaci a vynucování.

#### 5.2.6. Oblast elektronických komunikací

---

Navržená úprava stanovuje výjimku z povolovacích řízení pro stavby přípolože, čímž dojde ke snížení administrativní zátěže jak pro soukromé subjekty, tak pro stát. S ohledem na tuto skutečnost navržené opatření nevyžaduje přímou implementaci, či jakékoliv vynucování ze strany státních orgánů.

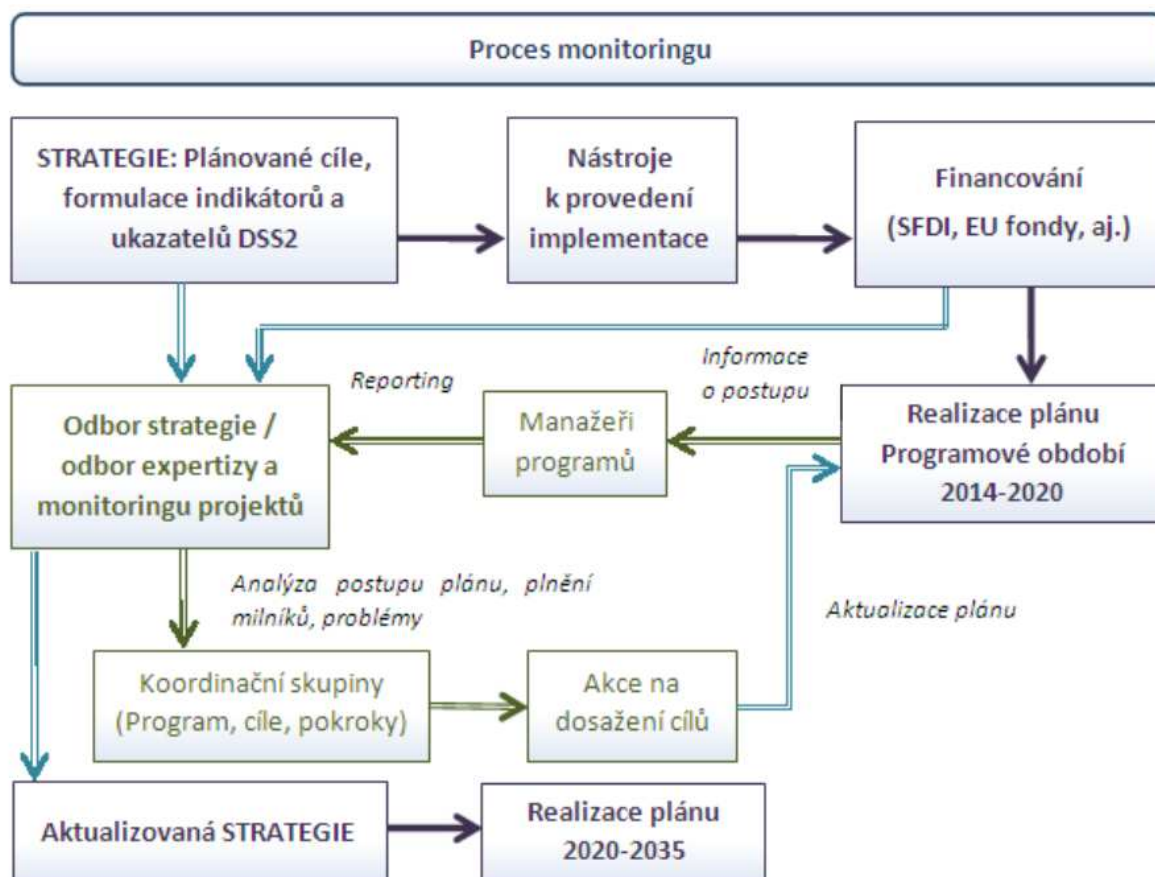
## 6. PŘEZKUM ÚČINNOSTI REGULACE

Účinnost regulace bude pravidelně hodnocena a přezkoumávána z hlediska účinnosti a naplňování daných cílů výstavby předmětné dopravní, energetické a telekomunikační infrastruktury.

V případě dopravní infrastruktury a jejích výstavby jsou cíle výstavby v dlouhodobém horizontu stanoveny Dopravní politikou ČR 2014-2020 s výhledem do roku 2050 a souvisejícího resortního strategického dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (schváleny usnesením vlády České republiky č. 850 ze dne 13. listopadu 2013), které definují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury, a které obsahují principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050.

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze mají nastaven systém monitorování a pravidelného hodnocení. Výběr ukazatelů byl navržen tak, aby poskytoval informace o splnění cílů strategie. Proto byly vybrány relevantní indikátory pro sledování důležitých výsledků, které ukazují skutečné dosažení vizí a cílů. Cílové hodnoty a plány vývoje pro každý indikátor byly definované tak, aby kvantifikovaly očekávanou změnu sledovaného ukazatele v době hodnocení plnění Dopravní strategie.

Níže uvedené schéma zachycuje rámec pro monitoring Dopravní sektorové strategie, 2. fáze s procesem posuzování výkonů vzhledem k jednotlivým indikátorům. Tento proces přispívá k přijetí nápravných opatření nebo k úpravě jednotlivých cílů.



Každoročně pak má ministr dopravy výše uvedeným usnesením vlády uloženo v rámci sestavování rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury v jeho textové části jeho soulad s Dopravními sektorovými strategiemi a dále je ministru dopravy uložena průběžná aktualizace a vyhodnocení dokumentu v pětiletých intervalech.

Dílejší indikátory pro přezkum účinnosti jednotlivých opatření je uveden dále.

## 6.1. Problematika povolovacích procesů

---

### 6.1.1. Více povolení u liniových dopravních staveb

---

Jako perioda přiměřená pro přezkum účinnosti implementovaných opatření a pro zhodnocení pokroku při dosahování cílů novelizace se doporučuje doba 3 let. Tato perioda je dostatečně dlouhá pro shromáždění dostatečného objemu dat relevantních pro přezkum účinnosti a podnětů od dotčených subjektů a zároveň dostatečně krátká tak, aby nedošlo k přehlčení velkým objemem podnětů a navrhovaných změn.

Pro přezkum účinnosti dopadu je doporučena oblast délky procesu povolování dopravních staveb. Doporučuje se sledovat následující ukazatele napříč všemi variantami:

- délku a počet povolovacího řízení (na základě dat o podání žádosti a vydání rozhodnutí);
- počet úspěšných odvolání a délku odvolacího řízení;
- délku soudních řízení;
- reálnou dobu nezbytnou pro vydání závazných stanovisek dle jednotlivých vydávajících orgánů;
- finanční náklady na pořízení projektových dokumentací ve vztahu nákladům na realizaci stavby

Posuzováno by mělo být také to, zda není posuzování definované dokumentace ze strany dotčených orgánů problematické, zda dochází k vydávání závazných stanovisek na základě této dokumentace, popř. je vynucováno doplnění.

### 6.1.2. Proces EIA a související povolovací procesy v oblasti životního prostředí

---

Navržené indikátory a kritéria pro hodnocení účinnosti regulace a zdroje dat:

- Kritérii pro vyhodnocení účinnosti regulace mohou být čas přípravy, kvalita výstupů z procesu přípravy, k vyhodnocení budou potřebné informace o času přípravy a její výstupy.

### 6.1.3. Majetkoprávní příprava

---

Navržené indikátory a kritéria pro hodnocení účinnosti regulace a zdroje dat:

- Data od příslušných stavebních úřadů povolující dopravní stavby / od investorských organizací, srovnání délek trvání jednotlivých řízení, srovnání vynaložených nákladů jednotlivých investorských organizací na pořízení potřebných dokumentací k řízením.

## 6.2. Další dílčí oblasti

---

### 6.2.1. Bezpečnost železničních přejezdů

---

Navržené indikátory a kritéria pro hodnocení účinnosti regulace a zdroje dat:

- Vyhodnocení účinnosti může být provedeno skrze analýzu statistiky mimořádných událostí na železničních přejezdech. Nezbytné bude posoudit tendenci nehodovosti v komparaci s předchozím obdobím.
- Dále může být hodnocení efektivity měřeno počtem zrušených přejezdů, vývojem počtu technologických zařízení přejezdů, a tím nákladů na zajišťování provozuschopnosti železniční infrastruktury.
- Dalším kritériem účinnosti je případně možnost posouzení zvýšení rychlosti na dráze tam, kde v důsledku existence přejezdu došlo k rychlostním omezením.

### 6.2.2. Fikce souhlasu

---

Navržené indikátory a kritéria pro hodnocení účinnosti regulace a zdroje dat:

- Kritériem účinnosti navrhované právní bude méně sporů, které v důsledku současně obtížně aplikovatelné právní úpravy ve vztahu k závazným stanoviskům, budou končit před soudem.

### 6.2.3. Problematika územního plánování

---

Navržené indikátory a kritéria pro hodnocení účinnosti regulace a zdroje dat:

Závěrečná zpráva RIA – Návrh novely zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

- Jediným kritériem účinnosti navrhované právní úpravy bude čas, za který bude provedena aktualizace územního rozvojového plánu.

#### 6.2.4. Národní geoportál územního plánování

---

Navržené indikátory a kritéria pro hodnocení účinnosti regulace a zdroje dat:

- Kritériem účinnosti navrhované právní úpravy bude množství zveřejňovaných dat, četnost aktualizace dat, návštěvnost geoportálu, funkčnost provozu geoportálu, bezpečnost provozu geoportálu a člověkohodiny analytických a programátorských prací.

#### 6.2.5. Oblast energetické infrastruktury

---

Navržené indikátory a kritéria pro hodnocení účinnosti regulace a zdroje dat:

- Hlavním kritériem pro vyhodnocení účinnosti úpravy je navrhováno časové hledisko. Navrhovaná úprava má primárně za cíl zkrátit dobu nezbytnou k zajištění všech administrativních aktů, je tak logické využít k vyhodnocení účinnosti změny v délce trvání jednotlivých řízení.

Pro přezkum účinnosti je doporučeno zavést sledování délky fáze povolování a vyvlastňování u energetických staveb. Konkrétně lze kritéria definovat následovně:

- Délka povolovacího procesu (tj. doba mezi podáním žádosti a vydáním rozhodnutí).
- Důvody a délka odvolání s identifikací relevantnosti důvodů odvolání.
- Délka vyvlastňovacího řízení pro případy podání žádosti o mezitímní rozhodnutí (tj. doba mezi podáním žádosti a vydáním mezitímního rozhodnutí).
- Délka vyvlastňovacího řízení pro případy bez podání žádosti o mezitímní rozhodnutí (tj. doba mezi podáním žádosti a vydáním finálního rozhodnutí)
- Důvody a délka odvolacího řízení, případně soudního přezkumu.

U kritéria „Délka vyvlastňovacího řízení pro případy podání žádosti o mezitímní rozhodnutí“ je pro stavebníka rozhodující, v jaké fázi řízení může stavebník zajít realizaci stavby, což je termín nabytí účinnosti mezitímního rozhodnutí, a proto se navrhuje sledovat dobu mezi podáním žádosti a vydáním mezitímního rozhodnutí.

#### 6.2.6. Oblast elektronických komunikací

---

Navržené indikátory a kritéria pro hodnocení účinnosti regulace a zdroje dat:

- Dopad účinnosti navrhované úpravy lze vyhodnotit jedině prostřednictvím podnikatelů budující veřejné komunikační sítě, kteří by měli být schopni dopady této změny na výstavbu sítí elektronických komunikací. Vyhodnocení pak lze uskutečnit prostřednictvím jednotlivých odborných asociací sdružující provozovatele sítí elektronických komunikací.

## 7. KONZULTACE A ZDROJE DAT

---

V souvislosti s přípravou této regulace byly provedeny konzultace za účelem nalezení optimálního řešení, které bude akceptovatelné pro všechny dotčené subjekty. Konzultace probíhaly s níže uvedenými subjekty a další konzultace proběhnou v rámci procesu meziresortního připomínkového řízení, ve kterém bude snaha reflektovat stanoviska dotčených subjektů.

### 7.1. Problematika povolovacích procesů

---

#### 7.1.1. Více povolení u liniových dopravních staveb

---

Diskuze nad návrhem probíhala v následujících kruzích:

- Pracovní skupina složená s největších investorů dopravní infrastruktury (Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa železniční dopravní cesty, s.o.) a Státního fondu dopravní infrastruktury
- Interní pracovní skupina Ministerstva dopravy
- Společná pracovní skupiny Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj a Ministerstva průmyslu a obchodu

V pracovních skupinách byly dotčené subjekty zastoupeny největšími investory (Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa železniční dopravní cesty, s.o.). Další subjekty byly seznámeny s návrhem v rámci meziresortního připomínkového řízení.

#### 7.1.2. Proces EIA a související povolovací procesy v oblasti životního prostředí

---

- Investorské organizace rezortu dopravy
- Ministerstvo životního prostředí (srpen 2018)

#### 7.1.3. Majetkoprávní příprava

---

- Ministerstvo pro místní rozvoj
- Ministerstvo dopravy
- Ředitelství silnic a dálnic ČR
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR
- Asociace pro rozvoj infrastruktury
- Sdružení pro výstavbu silnic

## 7.2. Další dílčí oblasti

---

### 7.2.1. Bezpečnost železničních přejezdů

---

- Správa železniční dopravní cesty, s.o.

### 7.2.2. Fikce souhlasu

---

Dále uvedená zjištění byla konzultována na pravidelných poradách s krajskými úřady. Podkladem pro navrhovanou právní úpravu pak byly konzultace s odborníky, kteří pracují na ministerstvech, krajských úřadech a na vysoké škole, dále pak s právníky. Mezi oslovenými byli i členové organizací, které jsou v Databázi konzultujících organizací.

Problematika fikce souhlasu byla konkrétně konzultována se zástupci MV, MŽP, MPO, MD, MK, MŠMT, MO, MZE.

### 7.2.3. Územní problematika

---

Podkladem pro navrhovanou právní úpravu byla konzultována s 19 (osloveno 25) odborníky na územní plánování. Jednalo se o odborníky, kteří pracují na ministerstvech, krajských úřadech a na vysoké škole, dále pak o projektanty, právníky a členy profesních komor. Mezi oslovenými byli i členové organizací, které jsou v Databázi konzultujících organizací.

### 7.2.4. Národní geoportál územního plánování

---

Podkladem pro navrhovanou právní úpravu byly konzultace s odborníky na IT a na územní plánování. Jednalo se o odborníky, kteří pracují na ministerstvech, krajských úřadech a na vysoké škole. Mezi oslovenými byli i členové organizací, které jsou v Databázi konzultujících organizací.

### 7.2.5. Oblast energetické infrastruktury

---

Opakované konzultace proběhly s některými zástupci největších stavebníků (investorů) staveb energetické infrastruktury (ČEPS, ČEZ, Net4Gas, GasNet), případně asociací, které je sdružují (Teplárenské sdružení). Tyto subjekty byly přímými partnery vzniku úprav. Další dotčené energetické společnosti, projektové a dodavatelské organizace měli možnost buď připomínkovat předložené návrhy v době vzniku, nebo o nich byly informovány na seminářích a workshopech. Oblast elektronických komunikací

- Ministerstvo průmyslu a obchodu,
- Ministerstvo dopravy
- Ministerstvo pro místní rozvoj

Dále konzultace probíhaly se

- zástupci jednotlivých odborných asociací sdružujících provozovatele sítí elektronických komunikací (ICTU, ČAEK, APMS, a další)a
- zástupci energetického sektoru (ČEZ, ČEPS a další).

Této problematice se dlouhodobě věnuje odborná pracovní skupina pro přijetí nedotačních opatření v rámci plnění Akčního plánu k provedení nedotačních opatření pro podporu plánování a výstavby sítí elektronických komunikací, která působí při Ministerstvu průmyslu a obchodu.

## **8. KONTAKT NA ZPRACOVATELE RIA**

---

Kontaktní osoby za zpracovatele RIA: [olga.mertlova@sfdi.cz](mailto:olga.mertlova@sfdi.cz)