**STAVEBNÍ ZÁKON**

**Současný stav znění novely vylučuje dosažení cílů**, kterých měla dosáhnout, tj. zkrácení termínů a zavedení společného povolování staveb spojením územního řízení, stavebního řízení a EIA. U rozhodujících staveb se zcela mine tento záměr s účinkem, bude to možné jen u vybraných staveb menšího rozsahu, které ovlivňují celkový proces výstavby jen nižším podílem. Při projednávání novely se projevila nízká součinnost ministerstev.

Skutečně hloubková změna povolovacích procesů pro velké stavby si vyžádá **rekodifikaci stavebního zákona, zákona o EIA a dalších souvisejících právních předpisů**. V legislativním procesu je zapotřebí navrhnout změny, které vymezí jasná pravidla a podmínky aktualizace, umožní jejich bezproblémové prodlužování i u velkých dlouhodobých projektů a nezkomplikují situaci u záměrů s již vydanými stanovisky, zejména i podle dřívější právní úpravy. Rekodifikace povolovacích procesů bude obdobně náročná expertní práce, jako byla rekodifikace soukromého práva, která u nás proběhla v minulých letech. Taková rekodifikace nemůže vzniknout pouze prací dotčených resortů, ale musí být ustanovena nezávislá odborná platforma, která by se jí věnovala. Ta musí mít jednoznačně vytýčené reálné cíle, harmonogram práce a měli by do ní být jmenováni odborníci, kteří by proces zaštítili. Měli by být voleni tak, aby práce platformy nebyla brzděna resortismem a aby byla hledána a nacházena řešení, na kterých je možný konsenzus jak v rámci veřejného sektoru, tak v rámci dotčené podnikatelské veřejnosti a zástupců občanské společnosti.

Jakékoliv změny v povolovacích procesech opětovně narážejí na **stanoviska resortu životního prostředí**, který se zaštiťuje probíhajícím infringementem ze strany EK. Všechny diskuse požadující změny jsou odmítány s odkazem na interpretace názorů EK a hrozbu sankcí souvisejících s infringementem. Přitom je zapotřebí konstatovat, že infringement probíhá již od roku 2006 (sankční část potom od roku 2010) a podmínky jeho ukončení jsou nejasné. Vztahy s EK s ohledem na problematiku EIA jsou resortem životního prostředí trvale prezentovány jako napjaté a kompromisní řešení kritických situací se hledají až po nátlaku odborné veřejnosti.

K odstranění všech pochybností o efektivitě a průběhu jednání s EK by prospěla **obměněna vyjednávací skupiny**, která nese za výsledek těchto jednání odpovědnost. Je v zájmu všech, aby byl tým vyjednavačů doplněn i o nezávislé odborníky a experty, kteří mají s vyjednáváním zkušenosti. Tímto postupem lze dosáhnout pozitivního obratu ve vzájemných vztazích s EK nebo k němu alespoň přispět, a lze obnovit důvěru v to, že jednání jsou skutečně směřována k ukončení infringementu a nastavení produktivních vztahů s Evropskou komisí.

Dle našeho názoru je pro dosažení efektivních závěrů při tvorbě nutná ještě další hlubší změna, a sice nové vymezení pravomocí na většině stupňů řízení a rozhodování, což se neobejde bez **změny kompetenčního zákona**. Tento zásah do stávající legislativy bude podmíněn širokou odbornou i politickou diskusí.

**Tvorbu nového stavebního zákona**, který bude umožňovat zjednodušení a zkrácení povolovacích procesů, podmiňuje a doprovází, jak je výše zmíněno, mnohé závažné změny, jejichž projednání lze očekávat v delším časovém horizontu. Z tohoto důvodu není možné záměr odkládat, ponechávat ho k řešení nové vládě, tj. zahájit řešení prakticky v horizontu jednoho roku. Je zapotřebí, aby ještě v době mandátu této vlády byla práce na něm zahájena neprodleně

Na všechna negativa současného právního stavu **byl upozorněn dopisem ministr průmyslu** **a obchodu Jan Mládek a členové Hospodářského výboru** Poslanecké sněmovny parlamentu se žádostí o pomoc při řešení zásadního problému, který je jedním z nejpodstatnějších, neboť nejpodstatnější měrou přispívá k neplnění Programového prohlášení vlády a je zdrojem velkého rizika pro čerpání evropských fondů, především Operačního programu Doprava.

Problematické budování staveb dopravní infrastruktury, především páteřní dálniční sítě, je trvale ve středu zájmu nejen stav stavbařů, ale široké veřejnosti. O to více jsou negativně vnímány matoucí deklarace ministerstva dopravy o každoročně chystaném zahájení stovek kilometrů komunikací (např. v 03/2015 ohlášeno 223 km nových dálnic, krátce poté do roku 2017 dokonce 400 km, v 08/2016 upřesněno na 114 km).

Realita je však taková, že letos byla zatím zahájena jediná stavba dálnice, a to část D3 Bošilec-Ševětín o délce 8,1 km a za poslední tři roky (2013 – 2016) byla zahájena výstavba pouze necelých 35 kilometrů nových dálnic.

Dokončení klíčových dálnic (Pražský okruh, D52 na hranice s Rakouskem a D35 Hradec Králové – Olomouc) je tak zcela v nedohlednu. Navíc zřejmě nebude možné dočerpat evropské fondy, které na výstavbu byly vyhrazeny. Tento stav má přímý dopad na konkurenceschopnost, hospodářský růst a sociální stabilitu ČR.

Nutná opatření:

* Pokud má vláda ambici uvedený trend zvrátit, je potřeba, aby se začala zabývat nikoliv pouze 9 prioritními stavbami, kterým Evropská komise udělila výjimku z opakování EIA, ale aby přijala konkrétní kroky k řešení dalších 94 staveb za cca 200 mld. Kč, které jsou na ŘSD připraveny k realizaci (minimálně 32 staveb by po překonání problému EIA mohlo být zahájeno do konce volebního období).
* Při udělení výjimky EK devíti stavbám se mělo jednat o stavby s nejpokročilejším stupněm investorské přípravy. Skutečnost je taková, že není dokončena jejich majetkoprávní příprava, na stavby nebylo vydáno stavební povolení v právní účinnosti a není předpoklad dřívějšího zahájení než od roku 2017.
* Využít již nastavený mechanismus prioritizace staveb a doplnit příslušné nařízení vlády o další vhodné stavby. Případně je zapotřebí otevřít znovu debatu o využití výjimek (národní úpravy), které evropská směrnice o EIA připouští.
* Doplnit novelu zákona o EIA (aktuálně v probíhajícím mezirezortním připomínkovém řízení) o další výjimky pro konkrétní stavby.
* Pro přípravu Pražského okruhu je nutné připravit konkrétní a realistický harmonogram jeho dokončení. Zejména je zapotřebí určit jakou legislativní cestou bude realizována stavba 511, úsek D1 – Běchovice. Standardní postupy totiž zjevně k řešení této problematiky nedostačují. Pro informaci uvádíme výstup z dosavadního harmonogramu stavby 511, který v optimistické variantě předpokládá vydání závazného stanoviska EIA za 6 měsíců (08/2017) a v pesimistické variantě za 14 měsíců (04/2018).

Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury

Rozpočtové rámce SFDI pro léta 2017 – 2019 jsou na první pohled pozitivní. Činí:

rok 2017 – 82,1 mld. Kč, z toho národní zdroje 52 mld. Kč.

rok 2018 – 96,3 mld. Kč, z toho národní zdroje 49 mld. Kč.

rok 2019 – 104,6 mld. Kč, z toho národní zdroje 50 mld. Kč.

Velkým problémem k realistickému předpokladu skutečného čerpání těchto prostředků je investorská příprava staveb, dopady zákona č.39/2015Sb., (EIA) a další zhoršení díky transpozici směrnice EU/52/2014.

SFDI uvádí, že nedostatečná připravenost staveb je způsobena především problémy věcnými (území plánování, EIA, nedokončené majetkoprávní vypořádání, rozsáhlé požadavky na archeologické průzkumy v trase, zadávací řízení), administrativními na straně investorů a do určité míry i kapacitními na straně projekčních společností, kde se také velmi negativně projevují výkyvy v objemu poptávaného objemu prací.