

Obsah

| | |
|---|----|
| 1. Železnice aktuálně (změna zákona o dráhách) | 2 |
| 2. Strategie výběru mýta po roce 2016 | 6 |
| 3. Likvidace škod vzniklých v důsledku povodní 2013 na dopravní infrastrukturu; místní komunikace a ostatní majetek obcí související s dopravou | 8 |
| 4. Dostavba páteřní infrastruktury s vazbou na zákon o liniových stavbách | 13 |

1. Železnice aktuálně (změna zákona o dráhách)

1. Návrh zákona, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím kontrolního řádu

- dne 14. 2. 2013 byl Poslaneckou sněmovnou schválen vládní návrh zákona, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím kontrolního řádu (sněmovní tisk č. 29), část patnáctá tohoto návrhu obsahuje i změnu zákona o dráhách,
- tento vládní návrh zákona je obsahově jednostranně zaměřen na změny, které jsou vyvolány přijetím nového kontrolního řádu (zákon č. 255/2012 Sb.) účinného od 1. 1. 2014,
- návrh bude nyní Poslaneckou sněmovnou postoupen Senátu k dalšímu projednávání;

2. Novela zákona o dráhách

- dne 9. 1. 2014 byl do zkráceného připomínkového řízení postoupen návrh novely zákona o dráhách, který byl vypracován odborem legislativy MD za věcné spolupráce odboru drah, železniční a kombinované dopravy MD,
- potřeba přijetí změny zákona o dráhách vyvstala v souvislosti s rozsudkem Soudního dvora Evropské unie ve věci C-545/10,
- návrh obsahuje jediný novelizační bod (doplnění stávajícího § 34g o nový odstavec 4), jehož cílem je zakotvit nemožnost podání opravného prostředku ve správním řízení proti rozhodnutí Drážního úřadu v pozici regulačního subjektu (a tím jeho přímou a výlučnou přezkoumatelnost soudem), kdy rozhoduje o přezkoumání prohlášení o dráze včetně kritérií v něm obsažených či pokud Drážní úřad rozhoduje o otázkách, které se dotýkají přidělování kapacity dopravní cesty a způsobu stanovení cen,
- návrh dosud nebyl zaslán vládě, resp. Legislativní radě vlády k dalšímu projednávání, prozatím byl projednán v mezirezortním připomínkovém řízení, přičemž **došlo k vypořádání všech uplatněných zásadních připomínek**. Přitom nutno uvést, že žádná z těchto připomínek nesměřovala k přímé úpravě kompetencí nebo postavení Drážního úřadu.
- V současnosti probíhá intenzivní **komunikace se zástupci Evropské komise**, kteří vznesli podněty k rozšíření okruhu řízení upravených zákonem o dráhách, na něž by nedopadala pravomoc Ministerstva dopravy přezkoumávat ve správním řízení rozhodnutí Drážního úřadu. V pátek 14. února 2014 bylo Komisi zasláno stanovisko Odboru legislativy MD k těmto podnětům, přičemž na základě stanoviska Komise dojde k případné úpravě návrhu novely zákona o dráhách a následně k jeho zaslání vládě.
- Žádná z připomínek Komise nesměřovala k přímé úpravě kompetencí nebo postavení Drážního úřadu. Z předchozích jednání je zřejmé, že Komise si je vědoma skutečnosti,

že transpozici směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru do českého právního řádu je nutné provést komplexně, samostatnou změnou právní úpravy. V návaznosti na vynesení rozsudku Soudního dvora EU v červenci 2013 je naopak **povinností České republiky přijmout nápravná opatření neprodleně**, což rozpuštění Poslanecké sněmovny do značné míry zkomplikovalo, alespoň pokud jde o přijímání nápravných opatření legislativního charakteru.

- Lze konstatovat, že rozšíření navržené právní úpravy zákona o dráhách o otázky s rozsudkem nijak nesouvisející a navazující zpoždění v přijímání předmětného nápravného opatření, by zřejmě vedly k **zahájení sankčního řízení** na základě žaloby Komise, jehož výsledkem může být **odsouzení České republiky k placení vysokých částek ve formě pokut, opakovaných penále, či obojího současně**. Praxí je navrhování obou sankcí: penále i paušální částky. V případě České republiky je minimální paušální částka aktuálně stanovena na 1 768 000 EUR (dle sdělení Komise [C(2012)6106 final]). Výše penále za každý den prodlení může činit i několik desítek tisíc EUR.
- V této souvislosti je vhodné zdůraznit, že trh železniční nákladní i osobní dopravy již byl v České republice liberalizován, a to v souladu s požadavky směrnice 2001/12/ES a směrnice 2007/58/ES. **Nová směrnice 2012/34/EU nesměřuje k potlačení dosaženého stupně liberalizace**, byť jsou v ní nadále obsažena ustanovení z předchozí unijní právní úpravy, která umožňují omezit právo na přístup k železniční infrastruktuře z důvodu ohrožení hospodářské vyváženosti smluv na veřejné služby.

3. Transpoziční novela zákona o dráhách

- odbor drah, železniční a kombinované dopravy MD v současné době dokončuje věcný podklad, který je zaměřen na otázky spojené s transpozicí směrnici 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru do vnitrostátní právní úpravy,
- lhůta, ve které je Česká republika povinna promítnout směrnici 2012/34/EU do svého právního řádu, uplyne dne 16. 6. 2015, legislativní předloha transponující směrnici 2012/34/EU byla navržena k zařazení do Plánu legislativních prací vlády na rok 2014 s termínem předložení vládě do konce měsíce září 2014.
- materiál bude v souladu s úkolem stanoveným řediteli odboru drah, železniční a kombinované dopravy MD poradou náměstka ministra sekce dopravních agend předán do konce měsíce února tohoto roku odboru legislativy MD, aby mohl za spolupráce odboru drah, železniční a kombinované dopravy MD zpracovat paragrafové znění návrhu novely zákona o dráhách a jeho následné rozeslání do standardního legislativního procesu s vědomím nutnosti dodržet stanovenou transpoziční lhůtu;

Teze právní úpravy regulačního subjektu

Transponovat úpravu regulačního subjektu obsaženou v čl. 55 a násl. směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále též „směrnice“) lze obecně 3 způsoby:

- 1) Rozšíření platné úpravy Drážního úřadu (dále též „DÚ“) v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách, (dále též „ZoDr“), a s tím související změna jeho úpravy směrem k zvýšení jeho nezávislosti;
- 2) Zřízení zcela nového Železničního regulačního úřadu (dále též „ŽRÚ“) jako nového ústředního správního úřadu (doplněním úpravy § 2 zákona č. 2/1969 Sb. a novou komplexní úpravou v ZoDr);
- 3) Rozšíření působnosti jiných ústředních správních úřadů v pozici regulátorů síťových odvětví (ČTÚ, ERÚ) nebo působnosti ÚOHS – doplněním zřizovacích úprav ve speciálních zákonech (§ 17 zákona č. 458/2000 Sb., energetický zákon; § 3 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích; § 1 zákona č. 273/1996 Sb., o působnosti Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže) a rozšíření a doplnění platné úpravy v ZoDr.

Úpravu regulačního subjektu se navrhuje realizovat alternativně ve 2 legislativních variantách naznačených shora ad 1) a ad 2).

Přiřazení působnosti regulačního subjektu k jinému ústřednímu správnímu úřadu (varianta ad 3)) se nedoporučuje realizovat zejména s ohledem na zcela odlišnou a jasně ohraničenou věcnou působnost všech 3 v úvahu připadajících ústředních správních úřadů (ÚOHS, ERÚ i ČTÚ) a nutnost rozsáhlých organizačních, administrativních i legislativních opatření nutných k realizaci této varianty, aniž by přinášela jakékoli viditelné výhody oproti variantám ad 1) a ad 2).

Výběr konkrétní varianty z uvedených 2 legislativních řešení (přiřazení působnosti regulačního subjektu k dosavadnímu Drážnímu úřadu nebo vznik zcela nového ústředního správního úřadu ŽRÚ) je politickým rozhodnutím:

Ad varianta 1):

Z formálního hlediska lze z důvodu menšího rozsahu nutných legislativních úprav, rychlost zavedení a lepší prosaditelnosti s ohledem na uvažované předložení tohoto návrhu poslaneckou iniciativou, resp. jako poslanecký pozměňovací návrh k návrhu novely zákona o dráhách (reakce na rozsudek Evropského soudního dvora EU ve věci c-545/10), a dále s ohledem na významně menší rozsah nezbytných věcných – rozpočtových, organizačních a administrativních – opatření doporučit (jako přechodné řešení) realizaci varianty 1) – rozšíření úpravy působnosti DÚ.

Nicméně je třeba upozornit, že tato varianta může posloužit pouze jako přechodné řešení na omezenou, resp. do přijetí plnohodnotné implementace úpravy regulačního subjektu. Důvodem jsou zejména pochybnosti o úplnosti transpozice úpravy čl. 55 odst. 1 směrnice. Toto ustanovení požaduje (kromě funkční, organizační a rozhodovací právní oddělenosti regulačního subjektu od jakéhokoli jiného veřejnoprávního nebo soukromoprávního subjektu a nezávislosti na něm, což zřejmě je realizovatelné při navrhovaném vynětí vedoucích zaměstnanců (ředitele DÚ) z personální pravomoci ministra dopravy a vynětí rozhodnutí DÚ

v oblasti regulace přístupu k trhu železniční dopravy z možnosti správního přezkumu) mj. i nezávislost regulačního subjektu pokud jde o jeho organizaci, rozhodnutí o financování, právní strukturu a rozhodování, na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělujícím subjektu nebo žadateli. Za žadatele však je třeba s ohledem na čl. 3 odst. 19 směrnice považovat i objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících (příslušné orgány podle nařízení ES 1370/2007), což je mj. stát, za nějž veřejné služby objednává Ministerstvo dopravy, kterému však je DÚ podle platné úpravy § 53 odst. 1 ZoDr zároveň podřízen a jeho rozpočet je i součástí rozpočtové kapitoly MD (DÚ není správcem samostatné rozpočtové kapitoly (a obecně podle rozpočtových pravidel ani nemůže být, neboť není ústředním orgánem státní správy nebo jemu na roveň postavenou organizační složkou státu)). Takže DÚ zřejmě není (a ani ve své dosavadní podobě nemůže být) nezávislý co do rozhodnutí o jeho financování na objednateli veřejných služeb (MD), jak požaduje směrnice.

Dále je třeba upozornit na některé faktické či organizační problémy, které mohou vyplývat z včlenění působnosti regulačního subjektu pod Drážní úřad v jeho dosavadní podobě (tedy v podobě resortního správního úřadu, nikoli zcela nezávislého ústředního správního úřadu). Zejména lze upozornit na faktické problémy organizačního charakteru vyplývající z dichotomie agend, rozhodovacích mechanismů a postavení vedoucích zaměstnanců v rámci DÚ, kde by se úprava nezávislosti a z toho vyplývající specifická úprava požadavků na řízení a osoby je za DÚ vedoucí bude vztahovat jen na předmětnou část (sekcí) DÚ. Ostatní činnosti, které již DÚ vykonává, by naopak ani nebylo praktické či možné podříditi režimu a požadavkům vyplývajícím ze směrnice pro činnost regulačního subjektu.

Ad varianta 2):

Vzhledem k výše uvedenému (ad 1)) lze konstatovat, že **úplnou a trvale nezpochybnitelnou implementaci regulačního subjektu v prostředí českého právního řádu poskytuje varianta 2), tedy zřízení zcela nového ústředního správního úřadu (zřízení Železničního regulačního úřadu).**

Legislativně a technicky lze však takové řešení realizovat spíše v delším časovém horizontu, než formou poslanecké iniciativy, resp. jako poslanecký pozměňovací návrh k novele zákona o dráhách, zejména z těchto důvodů

- větší a zásadnější rozsah nutných legislativních úprav,
- větší a výrazně zásadnější rozsah nezbytných věcných (rozpočtových, organizačních a administrativních) opatření nezbytných ke zřízení takového ústředního úřadu,
- z toho vyplývající obtížná prosaditelnost takového řešení bez širší věcné debaty a projednání ve standardním legislativním procesu na úrovni exekutivy (s ohledem na uvažované předložení tohoto návrhu poslaneckou iniciativou, resp. jako poslanecký pozměňovací návrh k vládnímu návrhu novely zákona o dráhách), a
- z toho vyplývající pravděpodobně významně pomalejší účinnosti a realizace (zavedení) takového řešení.

2. Strategie výběru mýta po roce 2016

Vláda schválila dne 4. prosince 2013 usnesení č. 919, ve kterém vzala na vědomí materiál „**Rozvoj Systému elektronického mýta v České republice – Koncepce výkonového zpoplatnění pozemních komunikací v České republice**“ a současně uložila ke splnění následující úkoly:

- vyhlásit výběrové řízení na projektového manažera do **28. 2. 2014**;
- jmenovat Řídící výbor pro přípravu zadávací dokumentace výběrového řízení na dodavatele Systému elektronického mýta a poskytovatele služeb souvisejících s provozem tohoto systému po roce 2016 do **28. 2. 2014**;
- návrh základních parametrů zadávací dokumentace pro výběrové řízení na dodavatele Systému elektronického mýta a poskytovatele služeb souvisejících s provozem tohoto systému po roce 2016 do **30. 6. 2014**;
- zpracování Hodnocení dopadu regulace výkonového zpoplatnění pozemních komunikací po roce 2016 do **30. 6. 2014**.

Projektový manažer

Již 23. prosince 2013 bylo zveřejněno předběžné oznámení o veřejné zakázce s názvem: „Výkon funkce projektového manažera pro realizaci projektu výkonového zpoplatnění komunikací v ČR“. Náplní práce Projektového manažera v analytické fázi bude zpracování konečné koncepce rozvoje výkonového zpoplatnění pozemních komunikací v ČR, a to v rámci posouzení veškerých realizovatelných variant výkonového zpoplatnění, zpracování tarifní politiky mýtných sazeb pro léta 2017 – 2026, zpracování návrhů úprav právních předpisů, vypracování Hodnocení dopadu regulace výkonového zpoplatnění pozemních komunikací po roce 2016, zpracování kompletních zadávacích podmínek na dodavatele Systému elektronického mýta po roce 2016 a poskytovatele služeb s provozem tohoto systému souvisejících a příprava zadávacího řízení na nezávislého technického inženýra. Další fáze činností Projektového manažera lze rozdělit na zadávací řízení, samotnou realizaci a provoz. Všechny tyto fáze obsahují činnosti typu operativní řízení, řízení rizik, odborné poradenství, odborný dohled a kontrola.

Řídící výbor

Materiál ke jmenování Řídícího výboru bude do konce měsíce února zaslán na ÚV ČR s žádostí o zařazení na program jednání vlády (datum zaslání na úřad vlády předpokládáme 24. února 2014). Materiál pro schůzi vlády byl zaslán dne 5. února 2014 do vnějšího připomínkového řízení s lhůtou 10 pracovních dní pro zaslání připomínek, a to pod č.j.: 17/2014-120-ORG2/2. Dne 20. února 2014 budou případné připomínky vzešlé z vnějšího připomínkového řízení vypořádány.

Rozsah zpoplatněných pozemních komunikací po roce 2016

Vládou schválené usnesení č. 919 ze dne 4. prosince 2013 nedefinuje finální rozsah zpoplatněných pozemních komunikací po roce 2016, pouze schvaluje přípravu technicko-organizačního řešení budoucího systému výkonového zpoplatnění pozemních komunikací po roce 2016 ve stávajícím rozsahu zpoplatnění dálnic, rychlostních silnic a vybraných silnic I. třídy včetně nově vybudovaných úseků rozšířeném o celou síť silnic I. třídy a umožňující **rozšíření na komunikace dalších tříd a kategorií**, přičemž aplikace výkonového zpoplatnění nevylučuje možnost použití časového zpoplatnění na části dopravní infrastruktury. **Konečná volba rozsahu zpoplatněných pozemních komunikací po roce 2016**, tedy rozsahu, který bude 1. 1. 2017 zpoplatněn, což neznamená, že se jedná o konečný rozsah, bude opět záležet na **rozhodnutí vlády České republiky**, a to na základě Projektovým manažerem doporučené realizační varianty zpoplatnění po roce 2016, která bude

předložena vládě České republiky k projednání a ke schválení. Úkolem Projektového manažera tak bude ve velice krátké době vyhodnotit veškeré možné a efektivní realizační varianty zpoplatnění pozemních komunikací po roce 2016. Na základě doporučené realizační varianty pak bude úkolem Projektového manažera připravit zadávací dokumentaci pro výběr dodavatele Systému elektronického mýta po roce 2016 a poskytovatele služeb s provozem tohoto systému souvisejících. Součástí také bude zpracování Hodnocení dopadu regulace pro danou realizační variantu.

Technologie výběru mýta

S ohledem na zachování principu nediskriminace jednotlivých uchazečů o dodávku Systému elektronického mýta po roce 2016 a poskytování služeb s provozem tohoto systému souvisejících by bylo vhodné zachovat technologickou neutralitu zadávací dokumentace s předpokladem maximálního využití stávající mýtné infrastruktury využívající technologii CEN DSRC na frekvenci 5,8 GHz. Současně je nutné uvést, že případná změna technologie by značně zkomplikovala implementaci Evropské služby elektronického mýta, ke které se Česká republika zavázala a případně by také zkomplikovala zavedení regionální interoperability se sousedními státy (Republika Rakousko, Slovenská republika).

Další činnosti související se Systémem elektronického mýta, které je nutné realizovat v roce 2014:

- návrh úpravy nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném (zvýšení mýtných sazeb pro emisní kategorii Euro V a vyšší o 25 %);
- návrh úpravy zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve vztahu k propadnutí předplaceného mýta;
 - zahájení realizace regionální interoperability mýtných systémů České republiky, Republiky Rakousko a Polské republiky a plného zavedení Evropské služby elektronického mýta v České republice.

3. Likvidace škod vzniklých v důsledku povodní 2013 na dopravní infrastrukturu; místní komunikace a ostatní majetek obcí související s dopravou

Ministerstvo dopravy, v souladu s usnesením vlády ČR ze dne 5. 6. 2013 č. 428 a ze dne 12. 6. 2013 č. 468, vypsalotačniprogram pro poskytování finančních prostředků ze státního rozpočtu kapitoly 327 Ministerstvo dopravy v rámci programu **okamžitých oprav místních komunikací v důsledku povodní v květnu a v červnu 2013**. Dotace byla dle pravidel programu poskytována jako účelová neinvestiční dotace na odstraňování škod na místních komunikacích a majetku obcí souvisejícím s dopravou, vzniklých v důsledku povodní v květnu a v červnu 2013 a jejich uvedení do původního stavu.

Správce programu, v souladu s Dodatkem ze dne 25. 11. 2013 č. 1 Pravidel pro poskytování finančních prostředků v rámci programu okamžitých oprav místních komunikací v důsledku povodní a na základě písemné žádosti příjemce dotace, vydával rozhodnutí o změně termínu k užití již poskytnuté dotace uvedeného v rozhodnutí a to do 31. 12. 2014.

Dotaci obdrželo 227 obcí ve výši 443,2 mil. Kč. Na základě písemných **žádostí o prodloužení termínu bylo vyhověno 98 obcím.** Prodloužený termín čerpání dotace se vždy vztahuje na všechny akce, které byly předmětem poskytnuté dotace.

Vláda ČR dne 18. 12. 2013 svým usnesením č. 997 změnila usnesení č. 428 tak, že Ministerstvo dopravy poskytne alokované finanční prostředky nejen na opravy, ale také na rekonstrukce a obnovu následků povodní roku 2013 na místních komunikacích a dalším poškozeném majetku obcí. V současné době je připravován příslušný dotační program (dokumentace programu, dokumentace podprogramu, pravidla programu), jehož podoba je nyní připomínkována a konzultována s Ministerstvem financí. Informace o tomto programu, včetně pravidel pro podávání žádostí, budou uveřejněny po jeho schválení na internetových stránkách Ministerstva dopravy (www.mdcz.cz).

Situace ve vodní dopravě

V minulém roce se provozovatelé podnikající ve vnitrozemské dopravě dostali do tíživé situace z důvodu povodně v červnu 2013. Tyto subjekty identifikovaly výši škod způsobených následky povodní do konce roku 2013 na 55 mil. Kč. Škody vznikly následkem omezení nebo přerušení plavebního provozu.

Proto MD, na základě rozhodnutí vedení rezortu v létě 2013 vytvořilo dva programy (variantně):

Program na odstraňování škod vzniklých povodní v roce 2013 na majetku subjektů provozujících veřejné přístavy a další související veřejně využívané infrastrukturu ve vodní dopravě (neinvestiční dotace v maximálním rozsahu podpory malého rozsahu, tzn. v režimu *de minimis*; předpokládaná celková alokovaná částka 50 mil. Kč) – program prošel VPŘ a byl připraven na PMD, nebyl zařazen na program PMD z rozhodnutí pana náměstka (nedostatek finančních prostředků)

Program na kompenzaci škod subjektů působících v oblasti vodní dopravy způsobených omezením nebo přerušением provozu v důsledku povodní v roce 2013 (smyslu čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování EU povinnost informovat včas EK o poskytnutí dotace ke kompenzaci škod způsobených přírodními pohromami – notifikace).

Výše uvedené programy MD nebyly realizovány.

S ohledem na nedostatečné plavební podmínky na dolním Labi, Ústí nad Labem státní hranice ČR/SRN, a odkládání realizace infrastruktury k zlepšení plavebních podmínek na tomto úseku Labe, navrhlo MD realizaci podpůrného programu pro provozovatele koncesované mezinárodní nákladní vodní dopravy s názvem „**Opatření ke zmírnění ztrát provozovatelů mezinárodní nákladní vodní dopravy v důsledku plavební nedostatečnosti na dolním Labi**“. Evropská komise v roce 2006 rozhodla, že neuplatní námitky proti navrženým opatřením podpory ze strany České republiky. Komise uvedla, že ztráty provozovatelů vodní dopravy přímo souvisejí s infrastrukturou a nevznikají soutěžitelům působícím v konkurenčních druzích dopravy. Podpůrná opatření mohou mít pouze časově omezený charakter zpětně od roku 2004 do roku 2016.

MD do této doby, v rámci předmětného programu, neudělilo žádnou dotaci.

Likvidace škod po povodni v červnu 2013 z hlediska SFDI

Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) obdržel v roce 2013 dotaci ze státního rozpočtu na údržbu a opravy dálniční a silniční infrastruktury ve vlastnictví státu a na povodni v červnu 2013 poškozenou opravní infrastrukturu ve vlastnictví státu a touto povodni zasažených silnic II. a III. třídy ve výši **2 mld. Kč**, z toho 438 290 tis. Kč na investiční výdaje a 1 561 710 tis. Kč na neinvestiční výdaje.

Dále byly na základě usnesení č. 924 schváleného Výborem SFDI na svém 117. zasedání dne 5. 6. 2013 vyčleněny finanční prostředky ve výši **1,3 mld. Kč** z rezervy SFDI potřebné pro odstranění následků povodňových stavů v červnu 2013 na údržbu, opravy a uvedení do normového stavu dálnic, silnic I. třídy, železničních tratí a silnic II. a III. třídy.

Rozdělení finančních prostředků podle zdrojů a jejich čerpání je uvedeno v Tab. 1

Tab. 1 Rozdělení finančních prostředků podle zdroje

údaje v tis. Kč

| Zdroj | Kód | K dispozici | Rozdělené prostředky | Zbývá rozdělit | Čerpáno (z rozdělených prostředků) | Zbývá čerpat |
|---------|-------|-------------|----------------------|----------------|------------------------------------|--------------|
| dotace | 50 | 1 561 710 | 1 361 710 | 200 000 | 632 957 | 728 752 |
| dotace | 60 | 438 290 | 438 290 | 0 | 6 086 | 432 203 |
| rezerva | 50/60 | 1 300 000 | 711 900 | 588 100 | 126 407 | 585 492 |

Vysvětlivky:

50 – neinvestice

60 - investice

Finanční prostředky ve výši 200 000 tis. Kč (neinvestiční finanční prostředky z dotace ve sloupci *Zbývá rozdělit*) byly přiděleny ŘSD na údržbu a opravy dálniční a silniční dopravní infrastruktury ve vlastnictví státu v souladu s Rozhodnutím o poskytnutí dotace.

Limitní termín pro předkládání žádostí o finanční prostředky na úhradu povodňových škod byl Výborem SFDI stanoven na 15. 9. 2013. Nedočerpané finanční prostředky vyčleněné z rezervy SFDI na financování úhrad škod způsobených povodněmi ve výši 588 100 tis. Kč se po 15. září staly součástí rezervy SFDI a byly použity na opravy silniční infrastruktury ve vlastnictví krajů.

Detailní rozdělení finančních prostředků mezi jednotlivé žadatele v roce 2013 je uvedeno v Tab. 2.

V roce 2013 také požádaly České dráhy o finanční prostředky na odstranění škod po povodni. Výše škod byla stanovena na 13 mil. Kč. Ministr dopravy schválil poskytnutí finančních prostředků žadateli, ale jejich samotné uvolnění je podmíněno oznámením (notifikací) Evropské komisi podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování EU. Nyní probíhají úkony ze strany Českých drah v součinnosti se SFDI potřebné k notifikaci.

Tab. 2 Rozdělení finančních prostředků mezi jednotlivé žadatele v roce 2013 s rozlišením zdroje
údaje v tis. Kč

| Pořadí | Příjemce | Přidělená částka | Kód | Zdroj | Čerpáno | Zbývá dočerpat |
|--|----------------------------|------------------|-----|-------|----------------|------------------|
| 1 | KSÚS Středočeského kraj | 399 675 | 50 | D | 350 000 | 49 675 |
| | | 313 654 | 50 | R | 0 | 313 654 |
| | | 323 000 | 60 | D | 0 | 323 000 |
| Celkem KSÚS Středočeského kraje | | 1 036 329 | | | 350 000 | 686 329 |
| 2 | SÚS Jihočeského kraj | 47 262 | 50 | R | 23 061 | 24 201 |
| | | 109 790 | 60 | D | 587 | 109 203 |
| Celkem SÚS Jihočeského kraje | | 157 052 | | | 23 648 | 133 404 |
| 3 | SÚS Plzeňského kraj | 43 244 | 50 | R | 27 872 | 15 372 |
| 4 | Královéhradecký kraj | 65 793 | 50 | D | 23 527 | 42 266 |
| 5 | SÚS Ústeckého kraj | 71 303 | 50 | D | 71 303 | 0 |
| | | 24 059 | 50 | R | 24 059 | 0 |
| | | 5 500 | 60 | D | 5 500 | 0 |
| Celkem SÚS Ústeckého kraje | | 100 862 | | | 100 862 | 0 |
| 6 | Liberecký kraj | 154 540 | 50 | D | 7 688 | 146 852 |
| 7 | KSÚS Karlovarského kraj | 8 100 | 50 | R | 7 062 | 1 038 |
| 8 | TSK hl. m. Prahy | 17 738 | 50 | R | 12 183 | 5 555 |
| 9 | SÚS Pardubického | 122 120 | 50 | R | 31 688 | 90 432 |
| 10 | SÚS Jihomoravského kraj | 483 | 50 | R | 483 | 0 |
| Celkem kraje | | 1 706 261 | | | 585 013 | 1 121 248 |
| 1 | SŽDC | 670 399 | 50 | D | 180 439 | 489 960 |
| | | 135 240 | 50 | R | 0 | 135 240 |
| Celkem ostatní příjemci | | 805 639 | | | 180 439 | 625 200 |

| | | | | | | |
|--------------------------|------------------|--|--|--|----------------|------------------|
| Celkem na povodně | 2 511 900 | | | | 765 452 | 1 746 448 |
|--------------------------|------------------|--|--|--|----------------|------------------|

Vysvětlivky:

50 – neinvestice

60 – investice

D – dotace

R - rezerva

Nedočerpání finančních prostředků bylo způsobeno časovou náročností přípravy, v případě větších oprav a akcí investiční povahy bylo nutné vysoutěžit projektové dokumentace,

zhotovitele a zajistit příslušná povolení, což mělo za následek posun prací do nevhodných klimatických podmínek.

Žadatelům byly umožněny převody nevyčerpaných finančních prostředků v roce 2013 k čerpání do roku 2014. V Tab. 3 jsou uvedeny výše převodů finančních prostředků požadovaných jednotlivými žadateli. TSK hl. m. Prahy a KSÚS Karlovarského kraje nepožádaly o převod, všechny škody po povodni již byly odstraněny.

Tab. 3 Žádosti o převod jednotlivých příjemců
údaje v tis. Kč

| Pořadí | Příjemce | Kód | Upravený rozpočet 2013 | Čerpáno v roce 2013 | Žádost o převod |
|--|-------------------------|-----|------------------------|---------------------|------------------|
| 1 | KSÚS Středočeského kraj | 60 | 323 000 | 0 | 323 000 |
| | | 50 | 713 329 | 350 000 | 363 329 |
| Celkem KSÚS Středočeského kraje | | | 1 036 329 | 350 000 | 686 329 |
| 2 | SÚS Jihočeského kraje | 60 | 109 790 | 586 | 133 154 |
| | | 50 | 47 262 | 23 060 | 249 |
| Celkem SÚS Jihočeského kraje | | | 157 052 | 23 648 | 133 403 |
| 3 | SÚS Plzeňského kraje | 50 | 43 244 | 27 872 | 4 102 |
| 4 | Královéhradecký kraj | 50 | 65 793 | 23 527 | 42 265 |
| 5 | Liberecký kraj | 50 | 154 540 | 7 688 | 146 851 |
| 6 | SÚS Pardubického | 50 | 122 120 | 31 687 | 90 432 |
| Celkem kraje | | | 1 579 078 | 464 423 | 1 923 114 |
| 1 | SŽDC | 50 | 231 796 | 180 438 | 625 200 |
| Celkem ostatní příjemci | | | 231 796 | 180 438 | 625 200 |

| | |
|----------------------------------|------------------|
| Celkem převody na povodně | 2 548 314 |
|----------------------------------|------------------|

Začátkem roku 2014 požádal Pardubický kraj Ministerstvo dopravy o navýšení finančních prostředků na odstranění škod po povodni. Současný objem finančních prostředků poskytnutých na opravu silnic II. a III. tříd i přes úspory z výběrových řízení neumožňuje odstranit škody v plném rozsahu. Výše škod na dopravní infrastrukturu ve vlastnictví kraje byla navýšena o částku 102 305 tis. Kč. Pardubický kraj resp. SÚS Pardubického kraje neaktualizoval celkové náklady na odstranění škod po povodni před limitním termínem, protože nebyly ukončeny projekční práce na nejsložitější akce a výsledky soutěží byly známy až v závěru roku 2013.

4. Dostavba páteřní infrastruktury s vazbou na zákon o liniových stavbách

Nový zákon o liniových stavbách by měl reagovat na současné problémy spojené s přípravou zejména silničních staveb. Ta představuje časově náročný proces v řádu 11 – 16 let, což je do značné míry způsobeno roztržitostí v systému povolovacího řízení. V povolovacím procesu je třeba vydat celou řadu správních rozhodnutí (podkladová rozhodnutí zejména na úseku ochrany životního prostředí, územní rozhodnutí a stavební povolení), která vydávají jednotlivé místně a věcně příslušné správní úřady. Pro liniovou stavbu je proto často třeba vydat několik desítek správních rozhodnutí. V každém jednotlivém řízení mohou účastníci podávat námítky, připomínky, odvolání a následně správní žaloby.

Cílem zákona o liniových stavbách je zjednodušit systém přípravy dopravních staveb a urychlit tak proces budování páteřní sítě dálnic a dalších strategicky důležitých dopravních staveb v jednotlivých oblastech dopravy.

Problémové okruhy

V současné přípravě staveb MD eviduje několik okruhů problémů, které musí být řešeny. V diskusi o novém zákonu o liniových stavbách jde zejména o následující:

1) Územní plánování

Z hlediska dopravních staveb je velmi důležitá stabilita procesu územního plánování. Politika územního rozvoje (PÚR) identifikuje záměry liniových staveb na celostátní úrovni a územní plánování na krajské úrovni prostřednictvím Zásad územního rozvoje (ZÚR) musí tyto záměry zahrnout. Je nutné lepší provázání mezi PÚR a ZÚR (nutno řešit ve Stavebním zákoně).

Velmi častým jevem je napadání územně plánovacích dokumentací u soudu a zrušení kritérií u ZÚR (Praha, Středočeský kraj, Jihomoravský kraje). To má za následek mnohaleté zpoždění přípravy i u staveb, které s předmětem žaloby vůbec nesouvisí.

2) proces EIA

V rámci procesu EIA se posuzují varianty projektu s ohledem na vlivy na životní prostředí. Častým požadavkem MŽP je posuzovat rovněž varianty, které nedodrží koridor hájený v územně plánovací dokumentaci (ÚPD). V případě výběru takového koridoru by bylo nezbytné ÚPD upravit, což má za následek několikaleté zpoždění přípravy.

Stanovisko EIA se vydává bez možnosti opravného prostředku, možnost odvolání až v územním řízení.

Podkladová rozhodnutí podle zákona 114/92 obsahují řadu požadavků – zpřesnění podmínek EIA a dokumentace projektu (výjimky z ochrany živočichů) – k těmto rozhodnutím pak přichází řada odvolání ze strany občanských sdružení.

3) Majetkoprávní příprava – výkupy pozemků

Po přijetí nové legislativní úpravy (novela zákona č. 416/2009 Sb.) je avizována menší ochota vlastníků prodat pozemek, což může vést ke zvýšení počtu vyvlastňovacích řízení.

Podle dostupných informací jsou zkušenosti z jednotlivých krajských Správ ŘSD rozdílné (např. Karlovarský kraj bez problémů, Pardubický kraj očekává problémy, masivní oslovení vlastníků však má být provedeno až v průběhu 1. pololetí 2014).

Rozdílnost informací je také způsobena dalšími faktory – problémy zejména u akcí, kde část výkupů proběhla podle staré právní úpravy a další výkupy již běží v souladu s novou právní úpravou (v rámci jedné stavby výrazný rozdíl výkupních cen), dále množství oslovených vlastníků, způsob jednání s vlastníky.

Jednou ze zvažovaných možností případných úprav je zvýšení minimální výkupní ceny.

Dalším problémem pak je, že podání žalob proti vyvlastnění stavebních pozemků má odkladný účinek. Tím opět dochází ke zdržení přípravy.

4) Stavební řízení

Uplatnění dalších připomínek v rámci stavebního řízení (např. napadení podkladových rozhodnutí – EIA, napadání předchozích postupů, atd., viz např. modernizace D1 – pan Patrik), účast občanských sdružení ve stavebním řízení (globální žádosti o informování o řízeních a z toho vyplývající následná účast v těchto řízeních, na základě kterých dochází k uplatňování dalších námitek, odvolání a nakonec žalob).

5) Segmentace stavebního řízení

K segmentaci stavebního řízení (rozdělení na dílčí stavební objekty) dochází obvykle z důvodu rozdílného stavu přípravy jednotlivých částí stavby, a to zejména majetkoprávní přípravy. Z důvodu zachování platnosti předcházejících rozhodnutí proto investor požádá o vydání stavebního povolení pro dílčí objekty, např. pro které již má dokončeno majetkoprávní vypořádání pozemků, příp. tam, kde nejsou problémy z hlediska ochrany přírody atd. (např. u akce Frýdek-Místek, obchvat).

6) Výběrové řízení

Znění současného zákona o veřejných zakázkách je problematické, z toho důvodu je podávána celá řada podání na ÚOHS (zhruba roční zdržení).

7) Stabilizace rozpočtu SFDI

V současné době se rozpočet SFDI připravuje na období jednoho roku s dvouletým výhledem, který ale není závazný. S ohledem na dobu stavby (3 – 5 let) je nezbytná stabilizace alespoň na pětileté období. Z tohoto důvodu bylo nutné zastavit řadu již zasmluvněných staveb.

8) Problematika víceprací

Počítají se vícepráce, ale neodečítají se méněpráce. Navíc v ČR se uznává max. 20 % z celkového finančního objemu zakázky, v jiných státech EU je to až. 50 %. Rizika víceprací lze sice snižovat, avšak za cenu neúměrných nákladů a s dopadem na časové zdržení. Je proto nutné najít optimální poměr mezi oběma položkami.

Postup prací na přípravě zákona

1. Návrh zákona o liniových stavbách byl zahrnut do podkladu Ministerstva dopravy pro přípravu Plánu legislativních prací vlády pro rok 2014, a to v následující podobě: (1) příprava věcného záměru zákona o liniových stavbách (předložení vládě do konce června 2014) a (2) návrh zákona o liniových stavbách (předložení vládě do konce září 2014).
2. V současnosti jsou otázky spojené s výstavbou dopravní infrastruktury, jejím schvalováním a přípravou obsaženy ve vícero právních předpisech, zejména:
 - zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon

- zákon č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění
 - zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury
 - zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
 - zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách
 - zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
 - zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
 - zákon č. 500/2004 Sb., správní řád
3. Při přípravě věcného záměru zákona o liniových stavbách i návrhu samotného zákona je proto v návaznosti na věcné zhodnocení problematiky (silná a slabá místa stávající úpravy) nutné zhodnotit i rozsah a vazby na uvedené předpisy (nahrazení, zrušení, specialita apod.).
 4. Vedle toho je třeba brát v potaz i unijní závazky (zejm. oblast posuzování vlivů na životní prostředí) a ústavněprávní maximy (zejm. ochrana vlastnického práva a judikatura ústavního soudu ve věcech veřejného zájmu).
 5. Z uvedeného mj. plyne, že příprava návrhu bude mít rovněž silnou meziresortní dimenzi (MMR, MŽp, ÚV).

V souvislosti s přípravou věcného záměru zákona o liniových stavbách požádalo Ministerstvo dopravy rovněž nejvýznamnější investory dopravních staveb, ŘSD ČR a SŽDC, s.o., o předložení jednotlivých konkrétních námětů, které by dle jejich zkušeností přispěly k usnadnění a zkrácení stávajícího časově náročného procesu přípravy dopravních staveb.