

N á v r h

ZÁKON

ze dne ... 2016,

kterým se mění 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

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

Čl. I

V zákoně 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 zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 216/2007 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 223/2009 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 436/2009 Sb., zákona č. 38/2012 Sb., zákona č. 85/2012 Sb., zákona č. 167/2012 Sb., zákona č. 350/2012 Sb., zákona č. 39/2015 Sb. a zákona č. 268/2015 Sb., se za § 23 vkládá nový § 23a, který včetně poznámky pod čarou č. 14 zní:

„§ 23a

(1) Pro účely tohoto zákona se prioritním dopravním záměrem rozumí záměr,

- a) který se nachází na transevropské dopravní síti¹⁴⁾,
- b) pro který bylo vydáno územní rozhodnutí nejpozději 31. března 2015,
- c) pro který bylo vydáno souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „zákon č. 244/1992 Sb.“) a
- d) který stanoví vláda nařízením.

(2) Příslušným úřadem je v případě prioritního dopravního záměru vždy ministerstvo.

(3) Příslušný úřad vydá k prioritnímu dopravnímu záměru závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí, které je podkladem pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních. Závazné stanovisko podle věty první obsahuje opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. Platnost závazného stanoviska podle věty první je 5 let.

(4) Při vydávání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí příslušný úřad vezme v úvahu účinné právní předpisy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví.

(5) Závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí se vydává na základě žádosti oznamovatele, jejíž součástí je podklad obsahující popis aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví; žádost lze podat nejpozději 31. ledna 2017. U prioritního dopravního záměru, který stanoví vláda nařízením, oznamovatel v podkladu podle věty první uvede i nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí. Při vydávání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí se § 6 až § 9 nepoužijí. Bylo-li vydáno souhlasné závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí, stanovisko dle § 9a odst. 1 se v navazujících řízeních nevyžaduje.

(6) Závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí a podklady k jeho vydání zveřejní příslušný úřad na internetu.

(7) Řízení, ve kterém se vydává rozhodnutí podle zvláštních právních předpisů^{1a)}, které povoluje umístění nebo provedení prioritního dopravního záměru, pro který bylo vydáno závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí, je navazujícím řízením.

(8) V navazujícím řízení příslušný úřad ověří, zda nedošlo ke změnám prioritního dopravního záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí. Při ověření podle věty první se použije obdobně § 9a odst. 4 a 5; změny se posuzují oproti záměru popsanému v podkladu podle odstavce 5. Jestliže bylo na základě ověření podle věty první vydáno nesouhlasné závazné stanovisko, správní orgán vedoucí navazující řízení žádost zamítne.

(9) Správní orgán vedoucí navazující řízení do svého rozhodnutí zahrne opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí uvedené v závazných stanoviscích podle odstavců 3 a 8.

(10) Na stanovisko o hodnocení vlivů vydané podle zákona č. 244/1992 Sb. pro prioritní dopravní záměr podle odstavce 1 se čl. II bod 1 zákona č. 39/2015 Sb., kterým se mění 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, a další související zákony, nepoužije.

¹⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.“.

Čl. II Účinnost

Tento zákon nabývá účinnosti dnem jeho vyhlášení.

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

I. OBECNÁ ČÁST

A Zhodnocení platného právního stavu, včetně zhodnocení současného stavu ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti žen a mužů

V současné době v České republice vedle sebe existují stanoviska EIA vydaná podle zákona č. 100/2001 Sb. (stanoviska k posouzení vlivů záměru na životní prostředí) a stanoviska EIA vydaná podle zákona č. 244/1992 Sb. (stanoviska o hodnocení vlivů.). Zákon č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (zákon č. 244/1992 Sb.) již neplatí, neboť byl nahrazen zákonem 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 (zákon č. 100/2001 Sb.).

Dne 1. dubna 2015 nabyl účinnosti zákon č. 39/2015 Sb., kterým se mění 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 (dále jen „zákon č. 39/2015 Sb.“), který zavedl ve svém čl. II bodu 1 pro oznamovatele záměru (investora), pro který bylo vydáno stanovisko EIA, novou povinnost, a to získat tzv. ověřovací závazné stanovisko. Ověřovacím závazným stanoviskem je závazné stanovisko, ve kterém orgán EIA ověří, zda je obsah stanoviska EIA vydaného před 1. dubnem 2015 v souladu s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici EIA – tedy se zákonem č. 100/2001 Sb. ve znění účinném po dni nabytí účinnosti zákona č. 39/2015 Sb.

Zákon č. 244/1992 Sb. byl přijat mnoho let před vstupem České republiky do Evropské unie a nezohledňoval tedy evropskou právní úpravu procesu EIA. Proto ani stanoviska EIA vydaná podle zákona č. 244/1992 Sb. nemohou v dostatečné míře naplňovat požadavky směrnice EIA resp. zákona č. 100/2001 Sb. tak, jak to čl. II bod 1 zákona č. 39/2015 Sb. požaduje. Pro stanoviska EIA vydaná podle zákona č. 244/1992 Sb. by tedy orgán EIA v případě postupu podle čl. II bodu 1 zákona č. 39/2015 Sb. nemohl vydat souhlasné ověřovací závazné stanovisko, jež je nezbytným podkladem pro vydání rozhodnutí v řízení, ve kterém je záměr povolován; nelze-li vydat souhlasné ověřovací závazné stanovisko, je nezbytné záměr znovu posoudit podle zákona č. 100/2001 Sb., což dle zařazení záměru dle přílohy č. 1 tohoto zákona znamená buď provedení zjišťovacího řízení (zpravidla záměry kategorie II), nebo nového procesu EIA (zpravidla záměry kategorie I). Prakticky všechny záměry posouzené podle zákona č. 244/1992 Sb. kromě dopravních staveb jsou již dnes postavené nebo povolené a nemožnost vydání souhlasných ověřovacích závazných stanovisek by se tak dotkla především dopravních staveb.

Návrh obsahuje zakotvení speciálního ustanovení, na jehož základě bude vydáno speciální závazné stanovisko k vybraným dopravním projektům posouzeným podle zákona č. 244/1992 Sb., které naplní stanovená kritéria, tak, aby bylo možno pokračovat v jejich realizaci.

Navrhovaná právní úprava nezakládá žádné rozdíly, které by ve svém důsledku mohly vést k porušení zákazu diskriminace, a ve vztahu k rovnosti mužů a žen jsou neutrální.

B Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy, včetně zhodnocení navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti žen a mužů

Návrh zákona je předkládán na základě usnesení vlády č. 434 ze dne 11. května 2016.

Návrh obsahuje změnu zákona č. 100/2001 Sb., která umožní pokračovat v povolovacích procesech pro vybrané dopravní projekty.

Návrh obsahuje speciální postup pro vydání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí. Prioritním dopravním záměrem se rozumí záměr, který naplní stanovená kritéria, tj. který se nachází na transevropské dopravní síti, který byl posouzen podle zákona č. 244/1992 Sb. a pro který již bylo ke dni 31. března 2015 vydáno územní rozhodnutí. Dále se musí jednat o záměr, který stanoví vláda nařízením. V důsledku aplikace těchto kritérií by tak navržené ustanovení měly naplnit pouze vybrané projekty dopravní infrastruktury.

Navrhovaná právní úprava nezakládá žádné rozdíly, které by ve svém důsledku mohly vést k porušení zákazu diskriminace. Materiál má neutrální dopad na rovnost mužů a žen.

C Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy v jejím celku

Návrh zákona je předkládán na základě usnesení vlády č. 434 ze dne 11. května 2016, kterým bylo ministru životního prostředí uloženo zpracovat novelu zákona č. 100/2001 Sb. obsahující řešení pro zajištění realizace vybraných dopravních projektů, pro které bylo stanovisko EIA vydáno dle zákona č. 244/1992 Sb.

Uvedené dopravní projekty jsou pro Českou republiku klíčové a nacházejí se v pokročilé fázi přípravy. Jedná se o projekty na transevropské dopravní síti a jejich realizace je tudíž důležitá jak pro Českou republiku, tak okolní státy.

Pro klíčové dopravní projekty (v návrhu zákona vymezené obecným způsobem) by podle navržené úpravy bylo možno vydat závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí, které by bylo podkladem pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních a umožnilo tak pokračovat v povolovacích procesech pro tyto projekty.

D Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky

Navrhovaná právní úprava je v souladu s ústavním pořádkem ČR.

E Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s předpisy Evropské Unie, judikaturou soudních orgánů Evropské unie nebo obecnými právními zásadami práva Evropské unie, popřípadě s legislativními záměry a s návrhy předpisů Evropské unie

Návrh zákona není v rozporu s předpisy Evropské unie, judikaturou soudních orgánů Evropské unie nebo obecnými zásadami práva Evropské unie, popřípadě s legislativními záměry a s návrhy předpisů Evropské unie.

F Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána

Navrhovaná úprava se nedotýká mezinárodních smluv, jimiž je Česká republika vázána.

G Předpokládaný hospodářský a finanční dosah navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením a národnostní menšiny, a dopady na životní prostředí

V důsledku stavu popsaného v části A, tj. nemožnosti vydávat souhlasná ověřující závazná stanoviska nutná k pokračování, resp. dokončení přípravy některých staveb, tj. nutných pro vydání posledních nezbytných správních povolení, vzniká situace, která by bez jejího vyřešení mohla způsobit zpoždění v přípravě staveb, které jsou z hlediska stavu připravenosti v nejpokročilejším stádiu.

Pokud se nenalezne řešení pro tyto vybrané stavby se stanoviskem EIA vydaným dle zákona č. 244/1992 Sb., jejichž připravenost je v nejpokročilejším stádiu, vznikne v letech 2016 - 2018 proluka v zahajovaných dopravních stavbách - oddálení již téměř připravených staveb, se kterými bylo pro toto období počítáno.

Obecně se jedná o více jak 100 staveb dopravní infrastruktury za více než 230 mld. Kč, avšak v různém stádiu přípravy. V této množině staveb jsou i dopravní stavby, které mají v rámci plánované sítě vysokou prioritu, stanovenou mimo jiné v rámci koncepčního dokumentu Dopravní sektorové strategie (schváleno vládou 13. 11. 2013, usnesením č. 850) a nachází se ve velmi pokročilém stádiu přípravy. Navrženou novelou zákona má být umožněno pokračování v projektové přípravě a povolovacím procesu nejvíce připravených a nejdůležitějších dopravních staveb v rámci plánované sítě, které stále svou přípravu opírají o stanoviska EIA vydaná dle zákona č. 244/1992 Sb. V rámci vyjednávání o podobě možného speciálního režimu pro tyto stavby Evropská komise připouštěla debatu pouze o stavbách, které již mají vydáno územní rozhodnutí. Ačkoliv se v portfoliu staveb, opírajících se o stanovisko EIA vydané dle zákona č. 244/1992 Sb., nachází i nejdůležitější stavba z pohledu dopravního systému ČR bez vydaného územního rozhodnutí, Evropská komise nebyla možnosti rozšíření tohoto režimu na stavbu bez vydaného územního

rozhodnutí přístupná. Režim § 23a stanovuje v odst. 1 pro výběr staveb omezující podmínky. Tyto podmínky splní minimálně 10 velmi významných projektů dopravní infrastruktury, jejichž přínos pro zefektivnění dopravního systému a především pro udržení objemu stavebních prací ve střednědobém horizontu je nezpochybnitelný.

S případným zdržením výstavby projektů by mohl související **pokles objemu zakázek ve stavebnictví mít negativní dopad zejména na malé a střední podniky.**

Stavebnictví je velmi významný sektor, který se na tvorbě HDP podílí 5 – 6 % a přibližně 6 % ekonomicky činného obyvatelstva pracuje ve stavebnictví.

Problémy českého stavebnictví, recese a nejistota se dotýkají především všech zaměstnanců resortu a jejich rodin - ve stavebnictví je zaměstnáno na 350 tis. osob.

Další recese stavebnictví ohrožuje nejen výkony stavebnictví, ale též sociální smír v sektoru stavebnictví i v ČR a také schopnost stavebních firem působících v ČR se dále udržet na dosažené úrovni a udržet schopnost zajišťovat velké projekty se všemi dopady na zaměstnance.

Stavebnictví, které je vázáno na ostatní odvětví ekonomiky, ovlivňuje a působí multiplikačním efektem na celou ekonomiku státu.

Primárně se **Multiplikační efekty stavebnictví** projevují:

- růstem nároků na počet pracovníků kromě stavebnictví i v dalších odvětvích průmyslu, dopravy, obchodu, servisů, projekce a jiných institucí a dalších aktivit, které jsou navázány na činnost ve stavebnictví a výstavbě,
- růstem tržeb a výkonů ve stavebnictví a v navazujících odvětvích.
- přínosy a úsporami finančních prostředků, vyplývající ze stavební činnosti a z činností v návazných aktivitách, ve vztahu ke státnímu rozpočtu, fondu zaměstnanosti apod.

Jedná se o **přínosy a úspory výdajů** vyplývající ze vztahu:

- ke státnímu rozpočtu
- k zaměstnanosti
- k sociálnímu a zdravotnímu pojištění

a lze je kvantifikovat ve vztahu:

- ke stavebnictví
- k průmyslu
- k ostatním souvisejícím činnostem

Kromě přínosů přímo navazujících na stavební procesy (tzn. od investičního záměru přes projekci, vlastní stavební práce až do předání stavebního díla do užívání), lze mezi **multiplikační efekty** začlenit, další přínosy spočívající:

- ve vytvoření podmínek pro ekonomický rozvoj regionů,
- v nárůstu počtu pracovních příležitostí, resp. tržeb vyvolaných užíváním stavebního díla po dobu jeho životnosti (pohostinství, ubytování, obchody, servisy všeho druhu, zdravotní a sociální služby, doprava apod.),
- ve zlepšení životního prostředí (snížení emisí, hluku, spotřeby PHM atd.), dopravně bezpečnostní situace apod.

Tyto sekundární multiplikační efekty dle jejich charakteru rozdělujeme na:

1. Efekty vyplývající z napojení a zprůchodnění systému dálnic a rychlostních komunikací v ČR ve vazbě na evropskou síť budovanou v rámci EU,
2. Efekty z růstu sociálně-ekonomické síly regionů ve vazbě na dopravní obslužnost,
3. Efekty do životního prostředí, ekologizace krajiny a dopravy.

Primární multiplikační efekty lze kvantifikovat následovně

Národohospodářské efekty stavební produkce se určují na základě bilance meziodvětvových vztahů, která vyjadřuje výrobní spotřebu mezi jednotlivými výrobními odvětvími v celém národním hospodářství. Pro stavebnictví platí multiplikační účinek v rozmezí 1,4 – 1,7 v závislosti na druhu stavební investice. Celkový multiplikační efekt z jedné mld. Kč stavební investice v ekonomice jako celku (vč. stavebnictví) se dlouhodobě pohybuje v úrovni 3,2.

Dopady na zaměstnanost

Každý milion Kč investovaný do výstavby generuje potřebu 3 – 5 pracovníků v ekonomice. V průměru lze multiplikační efekt na 1 mil. Kč stavební produkce vyjádřit takto:

- pracovní místa ve stavebnictví	1,09
- pracovní místa v průmyslu	1,50
- pracovní příležitosti v ostatních návazných činnostech	0,61

Celkem **3,20**

Přínosy a úspory multiplikačních efektů na 1 mil. Kč stavební produkce lze odhadovat na 0,5 mil. Kč (úroveň informací za rok 2010)

přínosy do	ve stavebnictví	v průmyslu	v ostatních činnostech	celkem
státního rozpočtu				
- zvýšení příjmů	88 864	56 813	21 606	167 283
- snížení výdajů	17 981	24 795	8 794	51 570
fondů zaměstnanosti				
- zvýšení příjmů	6 883	9 411	2 674	18 968
- snížení výdajů	28 707	39 585	9 073	96 333
sociální pojišťovny	58 127	88 880	22 577	169 584

zdravotní pojišťovny	25 813	35 291	10 026	71 130
zvýšení příjmů	179 687	190 395	56 883	426 965
snížení výdajů	46 688	64 380	17 867	128 935
celkem Kč	226 375	254 775	74 750	555 900

Z výše uvedených důvodů se ukazuje jako žádoucí přijmout návrh legislativní změny, připravený v dohodě s Evropskou komisí, který umožní z celkového portfolia staveb, opírajících svou přípravu o stanoviska EIA vydaná dle zákona č. 244/1992 Sb. realizovat stavby v nejpokročilejším stádiu přípravy a umožnit tak snazší cestu k zahájení jejich realizace, při současném dodržení všech požadavků evropských směrnic. Je však vhodné upozornit, že ačkoliv Evropská komise přislíbila možnost kofinancování staveb, které projdou tímto speciálním režimem z fondů EU, stále zde existuje určité riziko, že velké projektové žádosti nemusí být v konečné podobě na úrovni EU schváleny a nelze tak zcela vyloučit riziko, že budou muset být financovány ve větší míře pouze z národních zdrojů.

H Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

Navrhovaná právní úprava nebude působit žádné dopady ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů.

I Zhodnocení korupčních rizik

S navrhovanou právní úpravou nejsou, dle názoru předkladatele, spojená žádná korupční rizika.

J Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu

Navrhovaná právní úprava nemá dopad na bezpečnost nebo obranu státu.

K Odůvodnění návrhu, aby Poslanecká sněmovna vyslovila s návrhem zákona souhlas již v prvním čtení

Navrhuje se v souladu s § 90 odst. 2 zákona č. 90/1995 Sb., o jednacím řádu Poslanecké sněmovny, aby Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky vyslovila s vládním návrhem zákona souhlas již v prvním čtení. Důvodem pro tento návrh je, aby bylo co nejdříve umožněno pokračovat v povolovacích procesech pro vybrané dopravní projekty.

II. ZVLÁŠTNÍ ČÁST

K čl. I

Nový § 23a představuje zvláštní, samostatnou úpravu pro zajištění vybraných dopravních projektů uvedených v příloze k usnesení vlády č. 434 ze dne 11. května 2016. K těmto tzv. prioritním dopravním záměrům, které naplní stanovená kritéria, bude vydáno závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí, které bude podkladem pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních.

K § 23a odst. 1

Předpokladem aplikace navrženého postupu je naplnění kritérií stanovených v definici prioritního dopravního záměru. Jedná se o záměry, pro které bylo vydáno stanovisko o hodnocení vlivů podle již neúčinného zákona č. 244/1992 Sb., které se nachází na transevropské dopravní síti (viz *nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU*) a pro které již bylo ke dni 31. března 2015, tedy před nabytím účinnosti zákona č. 39/2015 Sb., vydáno územní rozhodnutí. Dále se musí jednat o záměry, které stanoví vláda nařízením. V důsledku aplikace těchto kritérií by tak navrženou definice prioritního dopravního záměru měly naplnit pouze vybrané projekty dopravní infrastruktury.

K § 23a odst. 2

S ohledem na důležitost dané problematiky a nezbytnost jednotné praxe je navrhováno, aby příslušným úřadem k provádění úkonů podle zákona č. 100/2001 Sb. (tj. k vydání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí, k provedení ověření podle § 9a odst. 4 a 5 zákona č. 100/2001 Sb., jakož i k dalším případným úkonům příslušného úřadu jako dotčeného orgánu v navazujících řízeních) bylo vždy Ministerstvo životního prostředí.

K § 23a odst. 3

Prioritní dopravní záměry budou podléhat speciálnímu postupu, kterým bude zajištěna aktuálnost podkladů vztahujících se k záměru a jeho vlivům na životní prostředí. Výsledkem tohoto postupu bude závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí, které bude podkladem pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních. Je nezbytné, aby závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí obsahovalo závazné podmínky, ve kterých budou zakotvena opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. S ohledem na nezbytnost aktuálnosti tohoto stanoviska je jeho platnost omezena na 5 let, bez možnosti jejího dalšího prodloužení. Jedná se o promítnutí požadavků Evropské komise.

§ 23a odst. 4

Na základě požadavku Evropské komise bylo v návrhu výslovně uvedeno, že při vydávání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní

prostředí je třeba vzít v úvahu i ostatní aktuálně účinné právní předpisy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví.

K § 23a odst. 5

Podmínkou pro vydání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí je, aby žádost o jeho vydání byla podána do 31. prosince 2016, neboť se jedná o zcela výjimečný postup, který by měl být časově omezen a který se se vztahuje na projekty, jež se nacházejí již v pokročilé fázi přípravy. Nezbytnou součástí žádosti je i popis aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví tak, aby mohlo být na jeho základě závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí vydáno. U prioritního dopravního záměru, který stanoví vláda v nařízení, bude součástí podkladu pro vydání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí i nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí. Za účelem předejití jakýmkoli pochybnostem je výslovně vyloučena aplikace § 6 až § 9 na vydání tohoto stanoviska a rovněž je výslovně vyloučena povinnost opatřit závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru podle § 9a odst. 1, tedy standardní stanovisko EIA.

K § 23a odst. 6

V souladu s požadavky na aktivní zpřístupňování dokumentů v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí budou závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí a podklady pro jeho vydání zveřejněny na internetu.

K § 23a odst. 7

Za účelem předejití jakýmkoli pochybnostem je v návrhu výslovně uvedeno, že následná povolovací řízení k těmto projektům jsou navazujícími řízeními.

K § 23a odst. 8

Jedním z nezbytných úkonů příslušného úřadu v navazujícím řízení je ověření změn záměru z hlediska významnosti jeho vlivů na životní prostředí (tzv. *coherence stamp*) podle § 9a odst. 4 a 5 zákona č. 100/2001 Sb. Zde dochází k potřebné modifikaci tohoto institutu tak, aby při ověřování změn záměru nebyly posuzovány změny záměru ve vztahu k záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko o hodnocení vlivů, nýbrž ve vztahu k záměru, ke kterému bylo vydáno závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí podle navrhovaného ustanovení § 23a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., neboť v tomto závazném stanovisku již budou zohledněny veškeré případné změny záměru včetně jejich vlivů na životní prostředí, ke kterým po vydání stanoviska o hodnocení vlivů došlo. Na základě požadavku Evropské komise bylo v návrhu výslovně uvedeno, že v případě vydání nesouhlasného závazného stanoviska bude žádost zamítnuta.

K § 23a odst. 9

Správní orgán vedoucí řízení má povinnost zahrnout do svého rozhodnutí opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní

prostředí, která jsou uvedena v závazném stanovisku k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí a v závazném stanovisku k ověření změn záměru (tzv. *coherence stamp*). Byť tato povinnost vyplývá z povahy závazného stanoviska, byla tato úprava do návrhu výslovně doplněna na základě požadavku Evropské komise.

K § 23a odst. 10

Prioritní dopravní záměry nebudou v důsledku aplikace speciálního postupu podle § 23a podléhat ověření podle čl. II bodu 1 zákona č. 39/2015 Sb., což je v návrhu výslovně uvedeno. Na ostatní záměry, pro které bylo rovněž vydáno stanovisko EIA dle zákona č. 244/1992 Sb., avšak které nenaplní požadavky nového odstavce 11, se však jako doposud bude vztahovat čl. II bod 1 zákona č. 39/2015 Sb.

K čl. II

Je navrženo, aby zákon nabyl účinnosti dnem jeho vyhlášení, a to proto, aby bylo co nejdříve umožněno pokračovat v povolovacích procesech pro vybrané dopravní projekty.

V Praze dne 15. června 2016

Předseda vlády:

Mgr. Bohuslav Sobotka v.r.

Ministr životního prostředí:

Mgr. Richard Brabec v.r.