



HARTMANN  
JELÍNEK  
FRÁŇA  
a partneři

ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ  
HARTMANN, JELÍNEK  
FRÁŇA A PARTNEŘI, s.r.o.

Praha 8, 186 00  
Sokolovská 49  
Tel.: +420 225 000 400  
Fax: +420 225 000 444  
E-mail: [recepcepha@hj.f.cz](mailto:recepcepha@hj.f.cz)  
[www.hj.f.cz](http://www.hj.f.cz)

Hradec Králové, 500 03  
Malé náměstí 124  
Tel.: +420 495 534 081  
Fax: +420 493 814 911  
E-mail: [recepcehk@hj.f.cz](mailto:recepcehk@hj.f.cz)  
[www.hj.f.cz](http://www.hj.f.cz)

PARTNEŘI  
JUDr. Jiří Hartmann  
JUDr. Pavel Fráňa, Ph.D.  
JUDr. Jan Malý  
JUDr. Ondřej Moravec, Ph.D.  
JUDr. Andrea Vejčková, Ph.  
JUDr. Jiří Janeba

**Krajský úřad Ústeckého kraje**  
**Odbor územního plánování a stavebního řádu**  
Velká Hradební 3118/48  
400 02 Ústí nad Labem

**ke sp. zn. KUUK/018405/2020**

V Praze dne 17. ledna 2022

**Příspěvková organizace: Ředitelství silnic a dálnic ČR**  
IČO: 659 93 390  
se sídlem Praha 4, Na Pankráci 546/56, PSČ: 140 00

**zast.: JUDr. Jiřím Hartmannem, advokátem**  
ev. č. ČAK 00806

Advokátní kancelář Hartmann, Jelínek, Fráňa a partneři, s.r.o.  
se sídlem Sokolovská 49/5, 186 00 Praha 8  
ID datové schránky: fwahkgq

## VYJÁDRĚNÍ STAVEBNÍKA K PODKLADŮM ROZHODNUTÍ

*Do datové schránky*

*Přílohy: viz seznam na konci podání*

Advokátní kancelář Hartmann, Jelínek, Fráňa a partneři, s.r.o.  
zapsaná u rejstříkového soudu v Praze, C 173997, IČO: 24784681, DIČ: CZ24784681

## I. Úvod

- 1 Rozhodnutím Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 19. října 2021, č.j. MMR-79200/2021-83 bylo zrušeno Rozhodnutí Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu, č.j. KUUK/084018/2021 ze dne 22. června 2021, sp.zn. KUUK/18405/2020, kterým byla zamítnuta žádost občanského sdružení [REDAKCE], ze dne 12.4.2013 (dále jen „**Navrhovatel**“), o obnovu řízení, ukončeného pravomocným rozhodnutím KÚ ÚK, UPS č.j.: 82/UPS/2012-42 ze dne 14.8.2012, ve věci stavebního povolení pro soubor staveb Dálnice D8, stavba 0805 Lovosice – Řehlovice.
- 2 Stavebníkem v rámci předmětného stavebního povolení je Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen „**ŘSD** nebo **Stavebník**“). Stavebník tímto předkládá své vyjádření k podkladům řízení, a to ve lhůtě k tomu nadepsaným úřadem stanovené.

## II. Ochrana dobré víry

- 3 Ministerstvo pro místní rozvoj ve svém rozhodnutí č.j. MMR-79200/2021-83 ze dne 19. října 2021 poukazuje na úpravu týkající se problematiky dobré víry, a to jak v řízení o obnově, tak v samotném obnoveném řízení, když podle § 100 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**SŘ**“) (na obnovu řízení se obdobně užije ustanovení § 94 odst. 4 a 5 SŘ), dojde-li správní orgán po zahájení řízení o obnově řízení k závěru, že jsou sice dány důvody pro obnovu řízení, avšak újma, která by vznikla rozhodnutím o obnově řízení některému z účastníků řízení, který nabyt z původního rozhodnutí práva v dobré víře, by byla ve zjevném nepoměru k újmě, která vznikla původním pravomocným rozhodnutím jinému účastníkovi nebo veřejnému zájmu, řízení o obnově zastaví. Správní orgán je rovněž povinen šetřit práva nabytá v dobré víře při rozhodování o obnově řízení. (VEDRAL, J., Správní řád. Komentář, II. aktualizované a rozšířené vydání. Leden 2012. BOVA POLYGON, Praha, s. 871 – 873).
- 4 Byť má Stavebník za to, že podmínky pro obnovu řízení splněny nebyly, jak se dále v textu vyjádří, považuje za nutné se připojit k apelu na zohlednění problematiky dobré víry v rámci rozhodování o obnově řízení. Jak dále Stavebník podrobně uvede a doloží, jakékoli znemožnění pokračování v provozování dálnice D8 by znamenalo citelný zásah do veřejného zájmu na jejím provozování. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že je nezbytné zdůraznit, že výše uvedená **dálnice D8 představuje páteřní pozemní komunikaci nejen českého dopravního významu, ale i evropského**. V trase této dálnice je veden transevropský dopravní silniční koridor (TEN-T). Evropskému významu komunikace odpovídá i zjištěné dopravní zatížení. Konkrétně **profilová intenzita v místě stavby dálnice D8 0805 v listopadu roku 2021 průměrně dosahovala hodnoty 30 tis. voz/24 h**.
- 5 Znemožněním v pokračování provozování dálnice D8 by také byla nesporně Stavebníkovi, potažmo daňovým poplatníkům, způsobena citelná újma spočívající především

v nákladech, které by bylo nutné vynaložit na zajištění provozování alternativní trasy nyní přezkoumávané části dálnice D8, a dále na citelných ztrátách příjmů z mýtného a dálničních poplatků. Stavebník vynaložil v dobré víře ve správnost stavebního povolení nemalé náklady na realizaci dálnice (cca 10 miliard Kč) a na opatření s ní spojená a obnovením stavebního řízení, případně rozhodnutím o nevydání stavebního povolení, by tato investice byla zmařena.

- 6 Princip ochrany dobré víry nachází své uplatnění a aplikaci při širokém spektru správních řízení a projevuje se rovněž i v rámci presumpce správnosti veřejnoprávních aktů. Ústavní soud konstantně setrvává na ochraně dobré víry a ochraně důvěry v zákonnost postupů orgánů veřejné moci. Z tohoto hlediska je cenný nálezn Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 17/16 ze dne 4. září 2018, který dospívá k násl. závěrům: „*Ústavněprávní otázka rozhodná pro posouzení věci se vztahuje k ochraně dobré víry stěžovatelky a ochraně její důvěry v zákonnost postupu orgánů veřejné moci. Ústavní soud setrvale vychází z toho, že podstatou uplatňování veřejné moci v demokratickém právním státu (čl. 1 odst. 1 Ústavy České republiky) je kromě jiného také princip dobré víry jednotlivce ve správnost aktů veřejné moci a ochrana dobré víry v nabytá práva konstituovaná akty veřejné moci, ať už v individuálním případě plynou přímo z normativního právního aktu nebo z aktu aplikace práva. Důvěra jednotlivce v rozhodovací činnost orgánů státu, ať už jde o rozhodování orgánů moci zákonodárné, výkonné či soudní, je jedním ze základních atributů právního státu. Princip dobré víry pak působí bezprostředně v rovině subjektivního základního práva jako jeho ochrana, v rovině objektivní se pak projevuje jako princip presumpce správnosti aktu veřejné moci. Je proto stěžejí akceptovatelné, pokud orgán veřejné moci při výkonu veřejné moci autoritativně přezkoumá a osvědčí určité skutečnosti, čímž vyvolá v jednotlivci dobrou víru ve správnost těchto skutečností a v samotný akt státu, aby následně konstatoval, že je třeba jej pro zjištěná pochybení odstranit či uplatnit jiné negativní následky. Tyto závěry platí i pro uplatňování dozorčích procesních prostředků ochrany objektivního práva.*

***Správní orgán může zasahovat do práv nabytých v dobré víře jen za podmínek stanovených zákonem a v nezbytném rozsahu (jde o tzv. zásadu proporcionality). Tato zásada tedy obsahuje podmínky a způsob, za nichž a jímž může správní orgán do těchto práv zasahovat.***

*V případech čistě vertikálních vztahů, v nichž byly nezákonným rozhodnutím založeny oprávnění nebo výhoda jednotlivce oproti stavu, který měl podle objektivního práva nastat, avšak který v důsledku nezákonnosti nenastal, je nutno důvěru v akty veřejné moci a právní jistotu nabytí práv pokládat za zásadní a ustoupit od její ochrany pouze za situace ohrožení vskutku závažného veřejného zájmu. Je totiž věcí státu, aby ve správních řízeních, která vede, nechyboval, a pokud k tomu přeci jenom dojde, aby zásadně nesl následky svých pochybení. Nezbytnost ochrany důvěry v akty veřejné moci a z nich nabytých práv však může být oslabena tam, kde není dána dobrá víra v jejich správnost či zákonnost. Platí přitom, že dobrá víra se předpokládá a je na veřejné moci, aby její existenci vyvrátila“*

- 7 Odborná literatura se k ochraně práv nabytých v dobré víře vyjadřuje následovně, cit.: „Navíc platí, že jestliže v průběhu přezkumného řízení správní orgán dojde k závěru, že ačkoli rozhodnutí bylo vydáno v rozporu s právním předpisem, byla by újma, která by jeho zrušením nebo změnou vznikla některému účastníkovi, který nabyl práva z rozhodnutí v dobré víře, ve zjevném nepoměru k újmě, která vznikla jinému účastníkovi nebo veřejnému zájmu, řízení zastaví (§ 94 odst. 4), tzn. že **s ohledem na ochranu práv nabytých v dobré víře nemusí skutečnost, že přezkoumávané rozhodnutí je v rozporu se zákonem, automaticky vést k jeho zrušení či změně.**“<sup>1</sup> Uvedené závěry jsou v souladu s § 100 odst. 5 SŘ aplikovatelné rovněž na povolení obnovy řízení.
- 8 Stavebník si nadále dovoluje poukázat na významné rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 7. 2010, č. j. 7 As 21/2010 – 232, ve kterém NSS uvádí, cit.: „Zvláště v případech čistě vertikálních vztahů (stát – jednotlivce), v nichž byly nezákonným rozhodnutím založeny oprávnění nebo výhoda jednotlivce oproti stavu, který měl podle objektivního práva nastat, avšak který v důsledku nezákonnosti nenastal, **je nutno prvek právní jistoty za naplnění nutného vstupního předpokladu existence dobré víry jedince, resp. za neexistence skutečností opravňujících k závěru, že dobrá víra dána není, pokládat za kardinální a ustoupit od její ochrany pouze za situace ohrožení vskutku závažného veřejného zájmu. Je totiž věcí státu, aby ve správních řízeních, která vede, nechyboval, a pokud ano, aby zásadně nesl následky svých pochybení.**“
- 9 Praktickou aplikací takového šetření práv nabytých v dobré víře je poté povinnost poměřovat újmu, která vznikla jinému účastníkovi nebo veřejnému zájmu tím, že bylo vydáno nezákonné rozhodnutí s újmu, která by vznikla při zrušení nebo změně tohoto rozhodnutí jinému účastníkovi, který nabyl práva z rozhodnutí v dobré víře. Budou-li poté tyto újmy ve zjevném nepoměru v neprospěch oprávněného z onoho nezákonného rozhodnutí, pak správní orgán řízení o obnovu řízení zastaví. Takovýmto způsobem zákonodárce chrání adresáty správních aktů, kteří nabyli práva v dobré víře a ve své podstatě zakládá ochranu i nezákonně nabytých práv získaných v dobré víře. **Odpovědnost za správnost postupu orgánů veřejné moci totiž nese právě veřejná moc, nikoliv její adresáti, a případné nedostatky je třeba přičítat na její vrub.**

### III.

#### Aplikace na projednávanou věc

- 10 V projednávané věci došlo k situaci, ve které je Stavebník oprávněným z práv vyplývajících ze stavebního povolení, které bylo vydáno v řízení, jehož obnovy se navrhovatel domáhá. Stavebník nabyl tato práva v dobré víře ve správnost stavebního povolení. Tato práva budou tedy v souladu s výše uvedenými principy správního práva požívat zvýšené ochrany. **Aby bylo vůbec možné přistoupit k obnově stavebního řízení, je tedy nezbytné učinit závěr, že újma způsobená veřejnému zájmu, plynoucí z případné absence veřejnosti při posuzování vlivů na životní prostředí, výrazně převyšuje újmu, která vznikne**

<sup>1</sup> PRŮCHA, P. Správní řád: Komentář. [Systém ASPI]. Nakladatelství Leges [cit. 2021-11-23]. ASPI\_ID KO500I2004CZ. Dostupné z: [www.aspi.cz](http://www.aspi.cz). ISSN 2336-517X.

**Stavebníkovi obnovením tohoto řízení a popř. změnou, či nevydáním stavebního povolení.**

- 11 Stavebník má za to, že ke splnění této podmínky v předmětném případě nedojde. V současné chvíli Stavebník na základě stavebního povolení disponuje oprávněním provést a následně užívat stavbu v souladu s povolením. Tato stavba byla z většiny provedena a je v současnosti užívána v režimu předčasného užívání stavby. Dále je nezbytné konstatovat, že na vydání stavebního povolení není ze zákona nárok a z toho důvodu by případné zrušení dosavadního stavebního povolení uvrhlo Stavebníka do značné právní nejistoty. Již samotná právní nejistota představuje významnou újmu na právech Stavebníka. Z těchto důvodů považuje Stavebník výši jemu hrozící újmy při obnovení stavebního řízení za značně vysokou. Za takových předpokladů by bylo možné k povolení obnovy přistoupit pouze v situaci, kdy by bylo prokázáno, že současné stavební povolení způsobuje zcela zásadní újmu velkého rozsahu veřejnému zájmu, nebo jinému účastníkovi. Obnovení stavebního řízení by pak znamenalo nemožnost prodloužení předčasného užívání tohoto úseku dálnice D8, tudíž by bylo nezbytné **vedení odklonu dopravního proudu v trase silnice I/30, resp. silnice I/8 a silnice pro motorová vozidla I/63. Uzavření tohoto úseku již provozované dálnice D8 by zcela jistě mělo zásadní negativní dopad na plynulost silničního provozu na těchto objízdných trasách, a to primárně vlivem průjezdu významného objemu pomalu jedoucích vozidel.**

*Důkaz:*

- *Predikce celospolečenských dopadů v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu z případného uzavření dálnice D8 v úseku stavby 0805 ze dne 7. ledna 2022, ČVUT, Fakulta dopravní, Ústav soudního znaleství v dopravě*
- 12 Z rozhodnutí Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 19. října 2021 se podává, cit.: „Ministerstvo má za to, že již samotná skutečnost, že ve stanovisku EIA byly stanoveny nové podmínky oproti znění původního stanoviska EIA, by měla mít za následek otisk těchto podmínek do stavebního povolení, i kdyby to mělo v tomto případě znamenat obnovu řízení o stavebním povolení souboru staveb.“ S takovýmto závěrem nemůže Stavebník souhlasit, neboť je zde nanejvýš patrné, že ze strany ministerstva nedošlo ke zvážení dopadů na práva nabytá v dobré víře. Zcela formalistické pojetí, že došlo-li ke změně ve stanovisku EIA, je třeba bez dalšího tuto změnu promítnout do stavebního povolení, je dle Stavebníka naprosto nepřijatelné. Takovýto závěr zcela opomíjí materiální stránku věci, konkrétní aspekty a dopady jednotlivých změn ve znění stanoviska, či možnost, že téměř všechny uvedené podmínky již byly ze strany Stavebníka plnohodnotně splněny. V konečném důsledku je poté aplikace tohoto postupu jednoznačnou rezignací na povinnost správního orgánu šetřit práva nabytá v dobré víře, byť na tuto problematiku ministerstvo ve svém rozhodnutí samo poukazuje.
- 13 Za velice zásadní skutečnost považuje Stavebník fakt, že nastalou situaci ani částečně nezavinil Stavebník, ale orgány veřejné moci. Stavebník by v případě obnovení stavebního řízení tedy nesl nepříznivé důsledky absence části spisové dokumentace, k níž došlo v důsledku pochybení správního orgánu, který měl spisovou dokumentaci v opatrování.

**V takovémto případě by tedy došlo k tomu, že veřejná moc penalizuje své adresáty za svá vlastní pochybení, což je naprosto nepřipustné.**

- 14 Dále se stavebník věnuje konkrétnímu vymezení újmy hrozící Stavebníkovi a veřejnému zájmu při povolení obnovy stavebního řízení a konkretizací možné újmy, která by vznikla veřejnému zájmu při zachování stávajícího stavu. Toto činí za účelem možnosti jejich následného porovnání.

#### **KONKRETIZACE ÚJMY STAVEBNÍKA**

- 15 V současnosti je předmětná stavba již provedena a užívána v režimu předčasného užívání stavby. Povolení k předčasnému užívání stavby se vydává na časově omezenou dobu. Stavebník očekává, že bude nezbytné žádat o prodloužení tohoto povolení, neboť stavba ještě není dokončena.
- 16 Dle § 100 odst. 6 SŘ má rozhodnutí o obnově řízení odkladný účinek, pakliže tento odkladný účinek správní orgán nevyloučí z důvodů uvedených v § 85 odst. 2 SŘ. Za předpokladu, že by tedy došlo k obnově stavebního řízení a tato obnova by měla odkladný účinek, pak by vydané stavební povolení sice zůstalo platné, nicméně nebylo by právně účinné, tedy nevyvolávalo by právní následky, včetně možnosti prodloužit předčasné užívání stavby. Z takového stavu by ovšem vyplývaly zcela zásadní negativní dopady na Stavebníka.
- 17 V takové situaci by nebylo nadále zřejmě možné pokračovat v dokončování stavby. Takováto skutečnost je spojena se vznikem velmi významných nákladů Stavebníka. Tyto náklady jsou představovány zejména náhradou nákladů zhotoviteli stavby, které mu vznikly v důsledku nemožnosti pokračovat v realizaci díla, např. se zřízením a udržováním zařízení staveniště, zajištěním bankovních záruk a pojištěním zhotovitele, které je v případě překážek na straně objednatele (tedy Stavebníka) tento dle Smlouvy o dílo 25. září 2007 povinen hradit, když zpoždění stavby v důsledku ztráty stavebního povolení patří právě mezi takováto rizika objednatele, za něž objednatel odpovídá v plném rozsahu. Tyto náklady zhotovitele stavby se aktuálně pohybují ve výši cca **8.355.000,- Kč ročně**, když tyto Stavebník dokládá změnovými listy k předmětnému úseku stavby D8 (jeden zatím ve formě konceptu, avšak náklady na zařízení staveniště vynaložené zhotovitelem jsou z něj seznatelné).

*Důkaz:*

- *Změnový list A101/81 ZBV 730.4*
- *Změnový list A101/82 ZBV 731.4*
- *Návrh změny A101/83 (za období 1.1.2020 - 30.9.2021)*

- 18 Dalším zřejmým důsledkem neúčinnosti stavebního povolení je nemožnost prodloužení předčasného užívání stavby. Pro takovéto prodloužení je totiž nezbytné účinné stavební povolení. V případě neprodloužení předčasného užívání stavby dálnice D8 v úseku stavby 0805 by muselo nutně dojít k jejímu uzavření, což bude spojeno s dalšími významnými náklady na straně Stavebníka. V první řadě dojde k omezení příjmů Stavebníka plynoucích

z výběru mýta na předmětném úseku dálnice. Během prvních 10 měsíců roku 2021 bylo na úseku Lovosice-východ až Řehlovice vybráno na mýtném 79.636.932,- Kč, v opačném směru poté 87.524.161,- Kč což v součtu činí 167.161.093,- Kč, které představují výši mýta vybraného za předmětný úsek dálnice v období prvních 10 měsíců roku 2021. Odhadovaný příjem na mýtném za období celého roku při výpočtu vycházejícím z výše uvedených dat pak vychází na zhruba **200 milionů Kč**. Tato částka tedy představuje další újmu Stavebníka ve formě ušlého zisku z mýtného na uzavřeném úseku dálnice, a to za každý rok zastaveného provozu na úseku dálnice D8.

*Důkaz:*

- Výpis příjmů z mýtného na dálnici D8

- 19 V neposlední řadě Stavebník poukazuje na další nepříznivé ekonomické dopady, které by na něj případné uzavření dálničního úseku mělo. Stavebník by byl v takovém případě nucen vynakládat nadměrné náklady např. na dopravně inženýrská označení, neboť by musel být provoz ze zavřeného úseku dálnice přesunut na alternativní trasy, kterými jsou silnice první třídy I/8 a I/30. Nadále je nezbytné, aby Stavebník zajistil ostrahu uzavřeného dálničního úseku, což je opět spojeno s náklady na straně Stavebníka. Dále lze uvést např. náklady na ošetření asfaltového povrchu dálničního úseku před degradací při absenci provozu, když tyto náklady Stavebník dále specifikuje takto:

#### **1) Celospolečenské ztráty a dotčené dílčí veřejné zájmy**

Pro kvantifikaci a určení výše nákladů a celospolečenských ztrát, které by v důsledku uzavření úseku dálnice D8 0805 Lovosice-Řehlovice vznikly, provedl Stavebník výpočet modelové situace vycházející ze zpracovaného Hodnocení ekonomické efektivnosti úseku dálnice D8 0805 Lovosice-Řehlovice ze srpna roku 2019 zpracovaného společností PRAGOPROJEKT, a.s. na základě objednávky Stavebníka. Tyto celospolečenské ztráty zahrnují náklady ŘSD a ostatních subjektů za nadměrně vynaložené náklady v následujícím rozsahu:

- a) Celkové náklady správce komunikací – náklady ŘSD za zvýšenou údržbu objízdných tras (I/8, I/30) vlivem vyšších intenzit dopravy
- b) Celkové provozní náklady uživatele – zahrnují náklady uživatelů komunikací za vyšší spotřeby pohodných a mazacích hmot
- c) Celkové náklady času uživatele – časové ztráty uživatelů komunikací za nutné využití objízdných tras (delší trasa, menší dovolená rychlost)
- d) Nehody
- e) Externalita (dopady hluku, znečištění ovzduší, apod.)

Výše těchto nákladů byly vyčísleny pro první tři roky případného zastavení provozu tj. 2023-2025:

|                  |                                |
|------------------|--------------------------------|
| <b>Rok 2023:</b> | <b>836.431.362,- Kč</b>        |
| <b>Rok 2024:</b> | <b>739.612.258,- Kč</b>        |
| <b>Rok 2025:</b> | <b><u>711.786.665,- Kč</u></b> |
| <b>Součet:</b>   | <b>2.287.830.286,- Kč</b>      |

Ze zpracovaného modelu také vyplývá, že při uzavření úseku dálnice D8 0805 Lovosice-Řehlovice dojde k navýšení dopravní intenzity na stávajících komunikacích I. a II. třídy (silnice I/8, I/30, I/63, II/613 a II/608H), které budou využívány jako objízdné trasy dálnice po dobu zastavení provozu a dojde takřka k trojnásobnému navýšení dopravního zatížení na těchto komunikacích. (I/8 – celkové navýšení z 4 117 voz/den na 11 700 voz/den; I/30 – celkové navýšení z 4 155 voz/den na 10 189 voz/den). S tím je také spojena otázka bezpečnosti provozu a nehodovost, kterou se blíže zabývá České vysoké učení technické, Fakulta dopravní, Ústav soudního znalectví v dopravě v posouzení označeném jako „Predikce celospolečenských dopadů v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu z případného uzavření dálnice D8 v úseku stavby 0805“ ze dne 7. ledna 2022, které Stavebník přikládá jako přílohu tohoto vyjádření.

*Důkaz:*

- *Hodnocení ekonomické efektivnosti D8 0805 A – Trasa dálnice Lovosice – Řehlovice, srpen 2019, PRAGOPROJEKT, a.s.*
- *Kalkulace možných škod*
- *Predikce celospolečenských dopadů v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu z případného uzavření dálnice D8 v úseku stavby 0805 ze dne 7. ledna 2022, ČVUT, Fakulta dopravní, Ústav soudního znalectví v dopravě*

K výše uvedeným nákladům je však nezbytné připočítat i další náklady Stavebníka na zajištění ostatních činností a opatření vzniklých v přímé souvislosti s uzavřením dálnice D8 v úseku 0805 Lovosice-Řehlovice nezbytných pro umožnění provozu na objízdných trasách:

## **2) Náklady na zajištění provozuschopnosti objízdných tras**

- a. Náklady na provedení stavebních úprav a zajištění potřebných opatření pro umožnění dlouhodobého provozu po objízdných trasách:
  - Provedení změna priority směrů a případné stavební úpravy křižovatky – Křižovatka pod Větruší I/30 x II/613
  - Kompletní obnova nevyhovující okružní křižovatky a přilehlých větví – OK Nové Dvory I/63 x I/8 **4.987.920,- Kč**
  - Výměna nevyhovujících svodidel na silnici I/63 v úseku o délce 6km **52.696.652,- Kč**
  - Výměna nevyhovujících svodidel na silnici I/30 v km 10-16 úseku o délce 6km **26.700.000,- Kč**
- b. DIO (dopravně inženýrská opatření) na silnicích v průběhu vedení provozu z dálnice:
  - Náklady za DIO rozmístěné na objízdných trasách a v nasávací oblasti dálnice rozpočtované dle aktuálních cen aktivních smluv v dané oblasti činí **1.333.000,- Kč** ročně.
  - Náklady na osazení a provoz kamer pro kontrolu/dodržování rychlosti v obcích, přes které vedou objízdné trasy, činí **15.000.000,- Kč** ročně

- c. Zvýšené náklady na běžnou údržbu silnic (opravy svodidel, dopravního značení, sloupků, poklopů, odstranění ropných úniků a na sběr zvěře) činí **5.789.243,- Kč**
- d. Zvýšené náklady na provozuschopnost mostů činí **8.850.000,- Kč**
- e. Náklady na obnovu silnic I/8 (úsek dl. 30 km) a I/30 (úsek dl. 23 km). Po převedení provozu na dálnici došlo téměř ke kompletní obnově povrchů na silnicích I. třídy, které již počítají s nižší intenzitou dopravy. Skladba vozovky současně není dimenzována na statické zatížení a degradace vozovky reálně hrozí za méně jak jeden rok provozu po objízdných trasách. Lze tedy očekávat kompletní degradaci vozovky a její následnou obnovu.  
Náklady na obnovu obrusné vrstvy a u 50% trasy včetně obnovy kompletního živičného souvrství byly předběžně vyčísleny na **671.882.577,- Kč** (silnice I/8) a **546.952.106,- Kč** (silnice I/30).

### 3) Náklady na zajištění stavby neprovozovaného úseku dálnice D8

- a. Náklady za DIO umístěné na dálnici dle schéma DD290 a dalších (bez značení objízdných tras) jsou cca 50 000 Kč měsíčně za pronájem značek, viz kalkulační list uzavření dálnice.  
Celkové náklady na zajištění DIO dálnice činí **600.000,- Kč** ročně.
- b. Náklady na zakonzervování stavby: I při uzavření dálničního úseku je nezbytné udržovat chod vybraných zařízení (např. vyhřívání hydrantů, přečerpávací zařízení) a provozně technických objektů tunelů z důvodu ochrany technologií před poškozením vlivem klimatických podmínek, provádět pravidelné zkoušky technologií, záložních zdrojů apod., včetně nákladů na personál, spotřební materiál a energie.
- c. Náklady na zajištění ochrany a bezpečnosti tunelů Prackovice – Radejčín pro zamezení neoprávněného vstupu do tunelových trub, při zachování průjezdu vozidel údržby (stálý dohled, detekci pohybu apod.).
- d. Náklady na zajištění ostrahy uzavřeného dálničního úseku: Ze zkušeností z jiných nezprovozněných úseků lze předpokládat krádeže kovů, kabelů, plotů a poškozování dalšího vybavení. Náklady jsou závislé na způsobu zajištění ostrahy – externí bezpečnostní agentura, průjezdy vozidel ŘSD, rozmístění bezpečnostních kamer. Na úseku se vyskytuje velké množství technologie, kterou je nutné chránit před poškozením (technologie a systém monitoringu mostů, tunelů a sesuvného území).
- e. Náklady na sečení ozeleněných ploch. I při uzavření úseku dálnice je nezbytné zajišťovat péči o výsadbu a oseté travní plochy. Orientační rozpočet na 1 seč v úseku D8 km 52-64 je cca  $300\,000\text{ m}^2 \times 2\text{ Kč/m}^2 = 600\,000\text{ Kč}$ .  
Minimální roční náklady na sečení ozeleněných ploch (seč 2 x v roce), bez zahrnutí nákladů na ostatní výsadbu činí **1.200.000 Kč**.
- f. Náklady na odstranění vad vzniklých neužíváním dálnice jsou závislé na době přerušení provozu a v současné době je nelze blíže specifikovat.

- g. Odpisy stavby D8 0805 Lovosice – Řehlovice:
- Celkové náklady na stavby A-F k 31. 12. 2021 činí 16.434.237.678,19 Kč.
  - Každý rok dle aktuálních hodnot Stavba A (hlavní trasa) ztrácí na hodnotě 2,5% což je 235.431.584,76 Kč – roční odpis.
  - U staveb B-F (mosty a tunely) to je 1% ročně z hodnoty staveb tj. 70.169.742,88 Kč – roční odpis.
  - Celkový roční odpisy stavby činí **305.601.327,64 Kč**

*Důkaz:*

- *Kalkulační list uzavření dálnice*

- 20 Dále, jelikož není v současné chvíli možné předjímat přesný obsah případného nového stavebního povolení, bylo-li by vydáno, nicméně není možné vyloučit možnost, že by byl Stavebník na jeho základě nucen provést např. nové výběrové řízení na zhotovitele v souladu se zákonem o veřejných zakázkách s upravenými parametry zakázky. Samotné vedení nového výběrového řízení by představovalo pro Stavebníka značné zvýšení nákladů a komplikaci výstavby. V každém případě by ovšem došlo přinejmenším k výraznému zvýšení administrativní zátěže kladené na Stavebníka, neboť ten by se musel vypořádat s dosud bezprecedentním právním stavem.
- 21 Z výše uvedeného dle Stavebníka jednoznačně vyplývá, že intenzita újmy, která by mu vznikla v případě obnovení stavebního řízení, je značně vysoká. Není v současné chvíli možné ani účelné provést přesné vyčíslení veškerých nákladů, které by představovaly újmu Stavebníka v případě povolení obnovy stavebního řízení, nicméně z předložených dokladů je zřejmé, že by se jednalo o **částku pohybující se v řádech desítek milionů Kč za každý rok obnoveného stavebního řízení.**
- 22 Dále Stavebník poukazuje na skutečnost, že na základě dosavadních zkušeností s délkou řízení týkajících se stavby předmětného dálničního úseku nelze předpokládat, že by obnovené stavební řízení proběhlo v krátkém časovém horizontu. Ačkoliv byla příprava stavby dálničního úseku zahájena již v roce 1994 vyhledávací studií, k vydání prvního platného stavebního povolení došlo až v roce 2007, tedy po 13 letech. Měl-li by se obdobný scénář opakovat v případě obnoveného stavebního řízení, pak by s odkazem na výše uvedené hrozila Stavebníku celková přímá újma v řádu **miliard korun českých.**

#### KONKRETIZACE ÚJMY VEŘEJNÉMU ZÁJMU

- 23 Stavebník se dále domnívá, že újma způsobená předmětným stavebním rozhodnutím veřejnému zájmu – v daném případě na účasti veřejnosti při procesu přijímání podkladových dokumentů pro stavební povolení - nedosahuje takové výše, aby ospravedlnila tak zásadní zásah do práv nabytých Stavebníkem v dobré víře, jak bylo uvedeno výše.
- 24 V první řadě je nezbytné uvést, že veřejný zájem jako takový je značně komplexní pojem, který je předmětem rozsáhlého výkladu právní vědy i praxe po celém světě. Veřejný zájem jako takový nelze považovat za jediný univerzální veřejný zájem, neboť v sobě zahrnuje

řadu dílčích, často protichůdných, veřejných zájmů. Tento vcelku nesporný názor zastává např. Josef Vedral<sup>2</sup>, český právník a autor komentáře ke správnímu řádu, nebo významný český právník František Weyr<sup>3</sup>.

- 25 Případným obnovením stavebního řízení by se měla zhojit újma veřejnému zájmu spočívající v nemožnosti prokázat zajištění účasti veřejnosti při procesu přijímání podkladových dokumentů na základě zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „**zákon o posuzování vlivů**“). Je ovšem dlužno konstatovat, že tento veřejný zájem nepředstavuje celkový a komplexní veřejný zájem v plném obsahu tohoto neurčitěho právního pojmu, nicméně pouze dílčí složku celkového veřejného zájmu. Jakkoliv Stavebník plně souhlasí s existencí veřejného zájmu na účasti veřejnosti při projednání uvedených dokumentů a v širším kontextu s právem veřejnosti na informace o životním prostředí a na příznivé životní prostředí jako takové, nelze se v žádném případě domnívat, že tyto dílčí veřejné zájmy představují celkový a komplexní obraz veřejného zájmu. Právě naopak: **součástí veřejného zájmu je rovněž celospolečenský zájem na urychlené výstavbě a zprovoznění dálničního úseku D8 0805 Lovosice-Řehlovice** jakožto stěžejního komunikačního článku v rámci české i celoevropské dálniční soustavy. **Rovněž lze za součást veřejného zájmu považovat zjevný zájem na efektivním vynakládání veřejných prostředků nebo na všeobecném místním rozvoji.**
- 26 K výše uvedenému si Stavebník dovoluje předložit Krajskému úřadu znalecký posudek, ze dne 10. května 2010, č. 160 – 10, vypracovaný Znaleckým ústavem, institutem soudního znalcetví při ČVUT v Praze – Fakulta stavební (dále jen „**Znalecký posudek**“). Zadáním tohoto znaleckého posudku bylo určení, jaký dopravní, bezpečnostní, ekologický, ekonomický a celospolečenský dopad může mít oddálení dostavby dálnice D8 v úseku 0805 Lovosice – Řehlovice. Stavebník předložením tohoto posudku sleduje konkrétnější kvantifikaci a vyčíslení těch složek veřejného zájmu, které jsou v přímém rozporu se složkami veřejného zájmu, jimž mohla být způsobena újma příp. neúčasti veřejnosti na projednání SEA. Takto činí proto, aby mohlo být lépe dosaženo určení míry veřejného zájmu jako celku na obnově stavebního řízení. Vzhledem k univerzalitě veřejného zájmu totiž není možné poměřovat se zájmy Stavebníka pouze některé vybrané složky veřejného zájmu, nicméně je nezbytné určit míru veřejného zájmu na obnovení stavebního řízení jako celku a ten následně porovnat s újmou, která by hrozila Stavebníkovi, kdyby k takové obnově došlo. Znalecký posudek se ve svém obsahu věnuje celé řadě dopadů prodloužení stavby dálničního úseku. Stavebník si dovoluje vyjádřit se k vybraným z nich.

*Důkaz:*

- *Znalecký posudek, ze dne 10. května 2010, č. 160 – 10, vypracovaný Znaleckým ústavem, institutem soudního znalcetví při ČVUT v Praze – Fakulta stavební*

- 27 Na straně 13 Znaleckého posudku je pozornost věnována vlivu oddálení dostavby dálničního úseku na bezpečnost dopravy. Je zřejmé, že silnice I. třídy I/8 a I/30 nedosahují stejné míry bezpečnosti provozu jako dálniční úsek dálnice D8. V obecné rovině Znalecký

<sup>2</sup> VEDRAL, Josef. *Správní řád: komentář*. 2. vyd. Praha: Bova Polygon, 2012, s. 66

<sup>3</sup> WEYR, František. *Teorie práva*. Praha: Orbis, 1936, s. 310

posudek na konkrétních datech potvrzuje orientační pravidlo, že silnice I. třídy vykazují troj- až čtyřnásobně vyšší nehodovost oproti dálnicím. Aplikováno na projednávané komunikace potom vyplývá, že **oddálením zprovoznění (a stejně tak vyřazením z provozu) předmětného dálničního úseku dojde průměrně každý rok oproti stavu s užívaným dálničním úsekem k usmrcení 3 osob, těžkému zranění 5 osob a lehkému zranění 25 osob**. S tímto samozřejmě rovněž souvisí i zvýšené výdaje veřejných rozpočtů na odstraňování následků těchto nadměrných nehod. Stavebník dále poukazuje na skutečnost, že Znalecký posudek byl zpracováván v roce 2010. Přitom v roce 2010 bylo v centrálním registru vozidel registrováno necelých 4,5 milionu osobních automobilů<sup>4</sup>, zatímco v roce 2021 je v ČR registrováno cca 6,3 milionu osobních automobilů<sup>5</sup>, což představuje nárůst o 40 %. Lze tedy předpokládat, že i zvýšení nehodovosti v absolutních číslech bude vyšší, než uvádí Znalecký posudek.

- 28 Další posuzovanou skutečností je počet obyvatel ovlivněných negativními dopady dopravy. Tento aspekt zkoumání předpokládá, že umístění obydlí v krátké vzdálenosti od příslušné komunikace je spojeno s negativními dopady na kvalitu života v takovém obydlí. Ze Znaleckého posudku vyplývá, že **oddálením zprovoznění (a stejně tak vyřazením z provozu) předmětného dálničního úseku dojde ke čtyřicetinásobnému zvýšení počtu obyvatel žijících ve vzdálenosti do 500 m od osy komunikace a dokonce k téměř stonásobnému zvýšení počtu osob žijících ve vzdálenosti do 100 m od osy komunikace**.
- 29 Nejen na základě výše uvedeného Znalecký posudek vyčísluje celospolečenské ztráty vyřazení dálničního úseku z provozu, jinými slovy kvantifikovanou část veřejného zájmu na zachování provozu dálničního úseku, na **677,28 milionů Kč za rok**. V této částce ovšem nejsou zahrnuty obtížněji vyčíslitelné ztráty spočívající ve zvýšení hluku, exhalací, emisí a negativních dopadů na životní prostředí.
- 30 **Při určování celkové míry veřejného zájmu na obnově stavebního řízení je tedy nutné zahrnout do úvahy nejen veřejný zájem zastupovaný Navrhovatelem na zajištění účasti veřejnosti při posuzování vlivů na životní prostředí, ale rovněž veřejný zájem na zachování nepřerušovaného provozu dálničního úseku tak, jak byl orientačně kvantifikován ve Znaleckém posudku.** Vzhledem k tomu, že tyto zájmy jsou vzájemně protichůdné, je nejprve nutné je pomocí principu proporcionality poměřit a určit, jaký z těchto směrů veřejného zájmu převládá. Stavebník na tomto místě uvádí, že je přesvědčen, že veřejný zájem na zachování provozu dálnice dalekosáhle převažuje nad zájmem na účasti veřejnosti při projednání SEA. Ovšem i za předpokladu, že by zájem na zajištění účasti veřejnosti převládl, pak je nutné, aby výsledná míra tohoto zájmu, po zahrnutí veřejného zájmu na zachování provozu dálničního úseku dálnice D8 0805 Lovosice-Řehlovice, výrazně převýšila zájem Stavebníka na ochranu právní jistoty a dobré víry tak, jak bylo specifikováno výše.
- 31 Újma vycházející z nezahrnutí některých připomínek (konkr. č. 2 až 10) nového stanoviska EIA do původního stavebního povolení nemůže představovat dostatečně zásadní poškození

<sup>4</sup> viz <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Dopravni-park/Osobni-automobily-registrovane-v-CR>

<sup>5</sup> viz <http://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#str=vpp>

veřejných zájmů, když je možné veškeré tyto připomínky vypořádat v rámci kolaudačního procesu. Takovýmto postupem by došlo k takřka naprostému zhojení způsobené újmy a to plně v souladu s povinností správního orgánu šetřit práva nabytá v dobré víře.

- 32 K tomuto Stavebník dále dodává, že **nové stanovisko EIA z logiky věci stanovilo podmínky pouze pro fázi provozu záměru**. Všechny deset podmínek je koncipováno tak, že v podstatě opakují znění vybraných podmínek původního stanoviska EIA a toto znění dále upřesňují nebo doplňují v návaznosti na aktuální poznatky získané při opakovaném procesu EIA. Vždy se ale jedná o podmínky obsažené již v původním stanovisku EIA, které jsou navíc aktualizovány či doplněny v návaznosti na aktuální zjištění na místě samém, či na následný vývoj poznatků vědy, když původní stanovisko EIA bylo vydáno v roce 1996. **Tyto podmínky však nemají za následek stanovení nových podmínek stavebního povolení dotčeného záměru**, neboť jsou v něm již obsaženy, případně tam být obsaženy nemusí, neboť to zákon nevyžaduje, či se jedná o podmínky, jež mají být monitorovány až v rámci zkušebního provozu dálnice.

- 33 Nadto je třeba zdůraznit, že jak již Stavebník uvedl ve svých předchozích podáních ze dne 28. srpna 2020 a 25. září 2020, **podmínky stanovené v Závazném stanovisku EIA jsou průběžně plněny**. Technická opatření stanovená v Závazném stanovisku EIA tak byla provedena a v současnosti probíhá jejich odsouhlasování AOPK. Svá předchozí sdělení tak nyní pouze doplňuje o popis a sdělení k aktuálnímu stavu:

*Důkaz:*

- *Protokol z Technické prohlídky – D8 0805 A 101 – Hlavní trasa změna „ab“ Dodatečné požadavky EIA – ZBV 77*
- *Fotodokumentace provedených opatření A19.1, A19.3, A20.1, A20.2, A20.3, A20.4, A20.5, B12.1*

- 34 **Podmínka č. 1: „Ozelenění“**: Závazné stanovisko EIA oznamovateli ukládá, aby v rámci provozu stavby zpracoval projekt ozelenění (doplňující stávající ozelenění dálnice) a zajistil schválení tohoto projektu Správou chráněné krajinné oblasti České středohoří (dále jen „SCHKO“), což se také stalo. Stavebník tak po vyhodnocení účinnosti dosavadních vegetačních úprav, zpracování projektu ozelenění pod názvem „Doplnění vegetačních úprav“ a jeho následnému odsouhlasení SCHKO uzavřel dodatek ke Smlouvě o dílo ze dne 25. září 2007 se zhotovitelem stavby na provedení výsadby, včetně zajištění následné péstební péče. V současné době probíhá realizace plnění dle odsouhlaseného projektu.

*Důkaz:*

- *Změnový list A801/6 ZBV 721.4*

- 35 **Podmínka č. 2: „Oplocení“**: Závazné stanovisko EIA oznamovateli ukládá zpracovat návrh doplnění oplocení (resp. doplňující již realizované oplocení) a zajistit jeho schválení SCHKO. Jako podklad pro vypracování projektu bude pasportizace oplocení dálnice D8 se zdokumentovanými prolukami v oplocení (v minimálním rozsahu dle dokumentace EIA a posudku EIA), což se stalo. Dále má oznamovatel pravidelně provádět kontrolu a údržbu a aktualizovat pasportizaci, plán údržby a plán kontrol funkčnosti oplocení, včetně jeho projednání na SCHKO v cyklu maximálně 5 let, když aktuálně probíhá projednání návrhu plánu údržby a kontrol se SCHKO.

- 36 Podmínka č. 3: „Migrační objekty“: Závazné stanovisko EIA oznamovateli ukládá zpracovat návrh úpravy migračních tras včetně opatření k zajištění jejich bezpečné prostupnosti pro volně žijící živočichy. Jako podklad pro vypracování projektu bude pasportizace provedených migračních objektů. Vše bylo Stavebníkem splněno, když v současné době probíhají pravidelné kontroly prostupnosti migračních cest, aby mohly být zahrnuty do plánu údržby dálnice.
- 37 Podmínka č. 4, dle níž při zásahu do koryta vodoteče (např. při výše uvedených úpravách nebo běžné údržbě) provést úpravu s přírodním opevněním a vegetační úpravu, kdy se jedná o trvalou povinnost a vyjma již provedených úprav dle Závazného stanoviska EIA ji nelze vyhodnotit a nemá tak žádný vliv na stávající stavební povolení v tom smyslu, že by jej měla jakkoli doplňovat či měnit.
- 38 Podmínka č. 5, dle níž je v rámci provozu dálnice nutno zajistit stálou údržbu dálničního tělesa, technickou provozuschopnost zařízení mostů, dešťových usazovacích nádrží, tunelů, podchodů, oplocení atd. a také sítě hlásek SOS, což Stavebník v rámci provozu dálnice zajišťuje a v současné době zajišťuje, aby byly do plánů údržby promítnuty výsledky pasportizace oplocení dálnice a migračních objektů, jak tato podmínka ukládá, když aktualizaci projektu sledování a údržby těchto objektů předloží při kolaudaci stavby. Opět tak ani tato podmínka nemá jakýkoli vliv na stávající stavební povolení.
- 39 Následující podmínky č. 6 až 10 lze souhrnně shrnout jako podmínky monitorovat, vyhodnocovat a optimalizovat vlivy na jednotlivé složky životního prostředí se zaměřením na činnosti zajišťující omezení negativních vlivů na životní prostředí z provozu stavby. Údržba dálnice probíhá v souladu se zpracovanými plány sledování a údržby. Vzhledem k tomuto by měla být povinnost je vykonávat uložena stavebníkovi v rámci procesu, kterým mu bude povolen provoz tj. zkušební provoz nebo kolaudace, a tedy nemají jakýkoli průmět do stávajícího stavebního povolení a nijak neodůvodňují obnovu stavebního řízení.
- 40 V případě Podmínky č. 6 již došlo na straně Stavebníka k vyhodnocení dosavadních výsledků monitoringu jednotlivých složek životního prostředí s tím, že v návaznosti na toto vyhodnocení jsou realizována nápravná opatření. Dále jsou vyhodnoceny protihlukové a protixhalační opatření s tím, že probíhá jejich dodatečné doplnění.
- 41 Pokud jde o Podmínku č. 7, v současné době probíhá údržba nově vysázené zeleně, její případná náhrada v případě úhynu, jsou pravidelně kontrolovány realizované vegetační výsadby podél Stavby a zajišťována případná náhradní výsadba, a to ze strany zhotovitele Stavby.
- 42 K Podmínce č. 8 Stavebník uvádí, že zajistit zpracování a projednání plánu zimní údržby komunikace s příslušnými orgány, ve kterém byly navrženy z hlediska životního prostředí málo agresivní posypové materiály. V plánu zimní údržby přitom upřednostnil technologie minimalizující spotřebu chemických látek (posypové soli). Do plánu zimní údržby také promítl výsledky monitoringu chloridů v povrchových vodách, když plán zimní údržby bude dle této podmínky vždy minimálně jedenkrát ročně konzultován se SCHKO.

- 43 Podmínka č. 9 je ze strany Stavebníka zcela splněna, když zabezpečil technické zařízení na posyp, který minimalizuje dávky při zachování bezpečnosti provozu.
- 44 Konečně k Podmínce č. 10 Stavebník uvádí, že byl zpracován projekt monitoringu „Program monitoringu životního prostředí dle závazného stanoviska EIA“, HBH 07/2021 pro zajištění požadavků na monitorování, vyhodnocování a optimalizování vlivů z provozu stavby na jednotlivé složky životního prostředí, který je v současné době projednáván se SCHKO a po jeho odsouhlasení bude zajištěno jeho zohlednění v probíhajících monitorinzích stavby. Zároveň je ze strany Stavebníka zajištěn monitoring svahových nestabilit v kritických místech záměru a tento monitoring případně doplnit o moderní metody dálkového průzkumu Země, například termovizní snímkování, zjišťování změn vlhkosti půdy, spektrální analýzy atd., ve vhodně zvoleném časovém cyklu.

#### REAKCE NA ZÁVĚRY MINISTERSTVA PRO MÍSTNÍ ROZVOJ

- 45 Stavebník považuje za vhodné vymezit se proti některým závěrům uvedeným v rozhodnutí Ministerstva pro místní rozvoj č.j. MMR-79200/2021-83 (dále jen „**Rozhodnutí MMR**“) ze dne 19. října 2021. V prvé řadě Stavebník nesouhlasí se závěrem Ministerstva pro místní rozvoj o naplnění materiálního kritéria pro obnovu řízení tak, jak jej vyjadřuje na str. 10 a 11 Rozhodnutí MMR.
- 46 Stavebník nadále setrvává na přesvědčení, že v předmětné situaci nedošlo k naplnění materiálního kritéria pro obnovu stavebního řízení, tedy že zrušení podkladového územního rozhodnutí nemůže reálně zapříčinit jiné řešení otázky, která je předmětem posuzování ve stavebním řízení.
- 47 Pro podporu své argumentace si Stavebník dovoluje poukázat na nedávné rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 2. prosince 2021, č.j. 8 As 146/2020 – 45, které se věnuje obdobnému právnímu případu. Nejvyšší správní soud zde v bodu 20 rozsudku uvádí, cit.: „*Dospěl k závěru, že za situace, kdy bylo územní rozhodnutí zrušeno po povolení stavby a nové územní rozhodnutí se již nevydává, není takové zrušení skutečností, která by odůvodňovala jiné rozhodnutí ve věci povolení stavby v obnoveném řízení. To je v souladu s koncepcí § 94 odst. 5 stavebního zákona, podle které stavební zákon respektuje původní umístění stavby, jež bylo podkladem pro stále platné a účinné povolení stavby. Stavba je v těchto případech umístěna nikoliv na základě územního rozhodnutí, ale na základě zákonné akceptace faktického umístění stavby.*“
- 48 Z uvedeného přímo vyplývá, že dojde-li ke splnění podmínek uvedených § 94 odst. 5 stavebního zákona, pak se nové územní rozhodnutí nevydává. Z tohoto zákonného předpokladu následně judikatura dovodila závěr, že v takovém případě zrušení územního rozhodnutí není důvodem pro obnovu navazujícího stavebního řízení. Stavebník na tomto místě podotýká, že si je vědom skutečnosti, že výše uvedené se neuplatní v případech, kdy bylo zrušeno územní rozhodnutí pro záměr, pro který bylo vydáno závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, což platí pro zde posuzovaný případ. Navzdory tomu je ovšem přesvědčen, že jsou i za těchto okolností uvedené závěry judikatury aplikovatelné. Dle

jednoznačného znění zákona je zřejmě nutné vydat nové územní rozhodnutí, ovšem skutečnost, že došlo ke zrušení územního rozhodnutí, stále nebude podkladem pro obnovu řízení o povolení stavby.

- 49 Pro podložení takového závěru Stavebník považuje za vhodné interpretovat znění § 94 odst. 5 stavebního zákona s ohledem na jeho zjevný zamýšlený účel a smysl. Zákonodárce tímto zřejmě sleduje vyloučení situace, kdy by pro záměr, který vyžaduje vydání závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, v konečném důsledku toto závazné stanovisko fakticky vydáno vůbec nebylo. Závazné stanovisko je totiž možné přezkoumávat a napadat a vymáhat pouze prostřednictvím správního aktu, jehož je podkladem, tedy v tomto případě prostřednictvím územního rozhodnutí. Bez existence územního rozhodnutí nemá závazné stanovisko žádnou právní vymahatelnost. Lze tedy uzavřít, že v takovém případě by teorie zákonné akceptace faktického umístění stavby zapříčinila, že by k záměru, který vyžaduje vydání závazného stanoviska, nebylo závazné stanovisko v jakékoliv vymahatelné formě vydáno. Tento stav by byl zjevně nepřipustným, a proto jej zákonodárce vyloučil.
- 50 Výše uvedené ovšem fakticky nijak nevylučuje použitelnost uvedených judikатурních závěrů na řešenou problematiku. Zákonná akceptace není použitelná, ovšem ne z důvodu, že má být záměr umístěn jiným způsobem, ale z důvodu, že by tím pádem došlo k vyloučení závazného stanoviska z právní účinnosti. Vzhledem k realitě, kdy je při zrušení územního rozhodnutí po platnosti povolení stavby předmětný záměr již zpravidla alespoň z části fakticky uskutečněn, pak nelze uvažovat o možnosti jiného umístění tohoto záměru v krajině. V tomto rozsahu se akceptace faktického umístění záměru uplatnit zřejmě musí. Lze tedy uzavřít, že k umístění stavby v takovém případě zásadně dojde stejným způsobem, nicméně tohoto nelze dosáhnout pouze zákonnou akceptací, protože ta by nezajišťovala nezbytnou vymahatelnost závazného stanoviska. Takto řečeno je již ovšem zcela zřejmé, že ačkoliv je třeba nové územní rozhodnutí vydat, tato skutečnost nemůže být podkladem pro jiné řešení otázky posuzované v navazujícím stavebním řízení a tedy nemůže dojít ke splnění materiální podmínky obnovení stavebního řízení, jak potvrzuje uvedené rozhodnutí Nejvyššího správního soudu.
- 51 Dále si Stavebník dovoluje vyjádřit nesouhlas se závěrem Rozhodnutí MMR, dle kterého není kolaudační řízení navazujícím řízením ve smyslu § 3 písm. g) zákona o posuzování vlivů. Stavebník je přesvědčen, že pro posouzení této otázky je nezbytné aplikovat eurokonformní výklad textu zákona o posuzování vlivů.
- 52 V tomto směru se odkazuje na text Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2011/92/EU (dále jen „**Směrnice o posuzování vlivů**“). V této směrnici se dle čl. 1 odst. 2 písm. a) „záměrem“ rozumí provádění stavebních prací nebo výstavba jiných zařízení nebo děl, popř. jiné zásahy do přírodního prostředí a krajiny včetně těch, které se týkají těžby nerostných surovin a dle písm. c) „povolením“ poté rozhodnutí příslušného orgánu nebo orgánů, které opravňuje oznamovatele k uskutečnění záměru. Dle čl. 2 odst. 1 této směrnice poté členské státy přijmou všechna opatření nezbytná k zajištění, aby před vydáním povolení musely záměry, které mohou mít významný vliv na životní prostředí mimo jiné v

důsledku své povahy, rozsahu nebo umístění, získat povolení a posouzení z hlediska jejich vlivů na životní prostředí.

- 53 Z výše uvedených ustanovení evropského práva poté vyplývá povinnost členského státu vymezit navazující řízení tak, aby jím bylo každé řízení, které se týká záměru, který může mít významný vliv na životní prostředí, a ve kterém se vydává rozhodnutí, které opravňuje oznamovatele k uskutečnění tohoto záměru. Pod pojmem uskutečnění nelze spatřovat prostou stavbu popř. umístění záměru, nýbrž jednoznačně i jeho provoz. Koneckonců zejm. provoz takového záměru je nezřídka hlavním zdrojem vlivu na životní prostředí. O tomto výkladu slova uskutečnění rovněž svědčí skutečnost, že jako jedno z navazujících řízení dle zákona o posuzování vlivů je řízení o vydání povolení provozu stacionárního zdroje, jehož hlavním předmětem je právě provoz záměru s vlivem na životní prostředí.
- 54 Dále při tomto posouzení Stavebník poukazuje na znění § 122a odst. 4 stavebního zákona, dle kterého se kolaudačním rozhodnutím povoluje užívání stavby k určenému účelu, a **je-li to zapotřebí, stanoví se podmínky pro užívání stavby.**
- 55 Za podmínky užívání stavby bude opět třeba považovat ekvivalentně vyjádřeno podmínky provozu záměru. Z výše uvedených podkladů ve svém souhrnu dle Stavebníka vyplývá, že kolaudačním rozhodnutím, které je rozhodnutím ve věci kolaudačního řízení, mohou být stanoveny nové, dosud nikde neupravené, podmínky provozu záměru. Z důvodu, že se v řešeném případě jedná o stavbu s vlivem na životní prostředí v souladu se zákonem o posuzování vlivů, je členský stát povinen dle čl. 2 odst. 1 Směrnice o posuzování vlivů zajistit, aby byl před vydáním kolaudačního rozhodnutí záměr posouzen z hlediska vlivu na životní prostředí. Vzhledem k tomu, že v kolaudačním řízení mohou být stanoveny zcela nové podmínky provozu záměru, je nezbytné tohoto docílit pomocí zahrnutí kolaudačního řízení mezi navazující řízení dle § 3 písm. g) zákona o posuzování vlivů.
- 56 Kdyby totiž nebylo přistoupeno k takovému výkladu, pak by při vyloučení kolaudačního řízení z navazujících řízení dle zákona o posuzování vlivů došlo k absurdnímu závěru, že je možné určit podmínky zásahů do životního prostředí, které svou mírou splňují podmínky zákona o posuzování vlivů, aniž by bylo nutné tyto podmínky posoudit z hlediska vlivů na životní prostředí. Takový závěr by totiž byl zjevně v přímém rozporu s účelem Směrnice o posuzování vlivů, když tato ve své preambuli uvádí, že povolení pro veřejné a soukromé záměry, které by mohly mít významný vliv na životní prostředí, by mělo být vydáno jen po předchozím posouzení jejich případných významných vlivů na životní prostředí.

#### **IV. Závěr**

- 57 **ŘSD ČR tak navrhuje, aby byla žádost žadatele Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu ze dne 12. dubna 2013 o obnovu řízení ve věci stavebního povolení souboru staveb (86 stavebních objektů) v části „A – trasa dálnice“ a v části „F – tunel Radejčín“ v rámci stavby Dálnice D8 v délce 4,66 km, stavba 0805 Lovosice – Řehlovice z a m í t n u t a .**

**V zastoupení ŘSD ČR**

**JUDr. Jiří Hartmann**

#### **Přílohy:**

1. Predikce celospolečenských dopadů v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu z případného uzavření dálnice D8 v úseku stavby 0805 ze dne 7. ledna 2022, ČVUT, Fakulta dopravní, Ústav soudního znalectví v dopravě
2. Výpis příjmů z mýtného na dálnici D8
3. Změnový list A101/81 ZBV 730.4, Změnový list A101/82 ZBV 731.4, Návrh změny A101/83 (za období 1.1.2020 - 30.9.2021)
4. Hodnocení ekonomické efektivnosti D8 0805 A – Trasa dálnice Lovosice – Řehlovice, srpen 2019, PRAGOPROJEKT, a.s. (bude zasláno poštou)
5. Kalkulace možných škod
6. Kalkulační list uzavření dálnice
7. Znalecký posudek ze dne 10. května 2010, č. 160 – 10 vypracovaný Znaleckým ústavem, institutem soudního znalectví při ČVUT v Praze – Fakulta stavební
8. Protokol z Technické prohlídky – D8 0805 A 101 – Hlavní trasa změna „ab“ Dodatečné požadavky EIA – ZBV 77
9. Fotodokumentace provedených opatření A19.1, A19.3, A20.1, A20.2, A20.3, A20.4, A20.5, B12.1 (bude zasláno poštou)
10. Změnový list A801/6 ZBV 721.4 (bude zasláno poštou)