

IV.

**Vyhodnocení připomínkového řízení – Návrh dalšího postupu v investorské přípravě dopravních staveb opírajících se o stanoviska EIA
vydaná dle zákona č. 244/1992 Sb.**

Dle Jednacího řádu vlády byl materiál rozeslán do meziresortního připomínkového řízení dopisem ministra dopravy dne 24.3.2016, s termínem dodání stanovisek do 11.4.2016. Vyhodnocení tohoto řízení je uvedeno v následující tabulce:

<u>Přip. č.</u>	<u>Připomínkové místo</u>	<u>Zásadní A/N</u>	<u>Připomínka</u>	<u>Vypořádání</u>
1	MŽP	A	<p>1. V rámci "opakování" EIA pro stavby posouzené v režimu zákona č. 244/1992 Sb., je nezbytné v případě, že by záměr mohl samostatně nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, požádat v souladu s § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů ("ZOPK"), příslušný orgán ochrany přírody (resp. příslušné orgány ochrany přírody) o stanovisko. Pokud orgán ochrany přírody svým stanoviskem významný vliv záměru nevyloučí, je nutné v rámci procesu podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, předložit též hodnocení vlivů záměru podle § 45i ZOPK.</p> <p>Tato povinnost se na předkladatele záměru vztahuje bez ohledu na skutečnost, že původní EIA pro záměr proběhla v době před implementací požadavků směrnice 92/43/EHS „o stanovištích“ do vnitrostátního práva. Postup je třeba aplikovat i v případě, že prostřednictvím technických úprav záměru byla prostorová kolize s předměty ochrany EVL či PO minimalizována či byla ochrana těchto lokalit zajištěna jiným způsobem (např. v rámci právních aktů dle ZOPK ve vazbě na § 45g ZOPK), de iure však s ohledem na datum zpracování EIA záměr procesem hodnocení vlivů dle § 45i ZOPK nikdy neprošel. V materiálu je uvedeno, že "u většiny záměrů, u kterých lze předpokládat opakování EIA, však již v minulosti byla možnost významného negativního ovlivnění vyloučena, a to na základě návrhů technického řešení stavby (...)". Přesto upozorňujeme na nutnost postupovat dle § 45i odst. 1 ZOPK (uvedené může tvořit toliko podklad pro úvahu orgánu ochrany přírody v rámci vydávání stanoviska dle tohoto ustanovení)</p>	Akceptováno / dílčí doplnění textu. V rámci opakovaného procesu EIA bude resortními investorskými organizacemi postupováno v souladu se zákonem / v souladu s připomínkou MŽP, tedy bude vyžádáno stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny dle § 45i odst. 1 ZoOPK.

2	MŽP	A	<p>Významný vliv záměru může v souladu s § 45i ZOPK vyloučit pouze příslušný orgán ochrany přírody, významný negativní vliv záměru může v souladu s § 45i odst. 2 ve spojení s § 45i odst. 3 ZOPK stanovit (či vyloučit) pouze autorizovaná osoba ve smyslu tohoto ustanovení.</p> <p>Výše nastíněný postup je (kromě skutečnosti, že se jedná o zákonnou povinnost) zcela žádoucí uplatnit ve vazbě na známé výtky Evropské komise v této oblasti, které by tímto bylo možné odstranit. EK opakovaně poukazuje na chybějící odpovídající posouzení záměrů ve smyslu článku 6 odst. 3 směrnice 92/43/EHS "o stanovištích" u záměrů, u nichž byla EIA zahájena před 28. dubnem 2004 (např. R 48 Frýdek-Místek obchvat, který je předmětem řízení pilot 3772/12/ ENVI).</p>	<p>Akceptováno / dílčí doplnění textu. V rámci opakovaného procesu EIA bude resortními investorskými organizacemi postupováno v souladu se zákonem / v souladu s připomínkou MŽP, tedy bude postupováno dle § 45i ZoOPK.</p>
3	MŽP	A	<p>V materiálu není nikde zmínka, že se jedná o projekty se stanovisky EIA vydanými podle zákona č. 244/1992 Sb., která nesplňují požadavky směrnice 2011/92/EU a jsou v mnoha případech ve vztahu ke stávající podobě projektů neaktuální, protože byla vydána před cca 15 lety, a Komise je tak odmítá přijmout jako podklad pro projekty spolufinancované s OP Doprava 2014 – 2020.</p> <p>Vhodné by bylo uvedení např. v prvním odstavci bodu 2.) materiálu, ke stávající větě "Je nezbytné přiznat si skutečnost...".</p>	<p>Vysvětleno. Dle znění bodu II. přechodných ustanovení z. 39/2015 Sb. je třeba, aby příslušný úřad posoudil individuálně každý projekt, kde je žádáno o ověřovací stanovisko. Tento závěr tedy musí vycházet z odborného posouzení příslušného úřadu u každého projektu a nelze ho ve smyslu platného zákona paušalizovat. Materiál nebude v tomto smyslu více konkretizován, neboť je to pro jeho účel nadbytečné.</p>
4	MŽP	A	<p>Ve čtvrtém odstavci v první větě nahradit "může být pouze" slovem "je".</p>	<p>Akceptováno / upraveno.</p>
5	MŽP	A	<p>Ve druhé větě pátého odstavce bodu 2.) materiálu nahradit slova "další technické novely" slovy "transpoziční novely", jelikož se nejedná o technickou novelu, ale o novelu, která je připravována především za účelem transpozice směrnice 2014/52/EU.</p>	<p>Akceptováno / upraveno.</p>

6	MŽP	A	V první větě druhého odstavce bodu 3.) materiálu vypustit slovo "drobným".	Akceptováno / upraveno.
7	MŽP	A	V úvodu materiálu ve čtvrtém odstavci v poslední větě doplnit za slova „náhradu procesu EIA“ dovětek „, tedy způsob dostatečný“.	Akceptováno / upraveno.
8	MŽP	A	V bodě 1.) materiálu v předposledním odstavci vymazat poslední část věty „, resp. dle požadavků“, věta tedy bude znít „V souvislosti s první částí této kapitoly je však důvodné, aby resortní investorské organizace Ministerstva dopravy již nežadávaly, u staveb opírajících se o stanoviska EIA vydaná dle z. č. 244/1992 Sb., zpracování nových podkladů pro možnost vydání ověřujících závazných stanovisek dle bodu II. přechodných ustanovení z. č. 39/2015 Sb.“.	Akceptováno / upraveno. Upozorňujeme nicméně, že pokud metodický pokyn již Odbor posuzování vlivů nevnímá jako aktuální, měl by ho formálně zrušit a to v co nejkratší době. V opačném případě je logické, že podle něj resortní investorské organizace a zpracovatelé jednotlivých podkladů postupují.

9	MŽP	A	<p>V bodě 4.) materiálu v prvním odstavci nahradit stávající větu „Riziko možné ztráty části alokace v důsledku dosud nevyřešených problémů spojených s posuzováním vlivů na životní prostředí (posouzení EIA) u velké části připravovaných silničních projektů bude sníženo navýšením prostředků pro jiné specifické cíle v rámci Operačního programu doprava.“ novou větou „Riziko možné ztráty části alokace v důsledku dosud nevyřešených problémů u velké části připravovaných silničních projektů bude sníženo navýšením prostředků pro jiné specifické cíle v rámci Operačního programu doprava.“.</p>	<p>Akceptováno / vysvětleno. Na základě jednání s Úřadem vlády v návaznosti na projednání s panem premiérem je celý bod 4. vypuštěn.</p>
---	-----	---	---	--

10	MŽP	N	Jak materiál uvádí, jedním z aspektů, kterým je třeba se zabývat u záměrů, jenž budou předmětem posouzení podle § 45i ZOPK v rámci "opakované" EIA, je problematika variantních řešení. V obecné rovině lze konstatovat, že součástí EIA bude muset v těchto případech být též podklad, který se prověřování variant bude detailně věnovat. Případné posouzení (bude-li s ohledem na výsledek hodnocení dle § 45i ZOPK potřebné), zda byl požadavek na prověření variantního řešení ve smyslu § 45i odst. 9, příp. 10 ZOPK a směrnice 92/43/EHS "o stanovištích" naplněn, bude třeba provést individuálně ve vztahu ke konkrétnímu záměru.	Akceptováno / vzato na vědomí.
11	MŽP	N	Nahradit formulaci „dle přechodných ustanovení z. č. 39/2015 Sb.“ formulací „dle přechodného ustanovení v čl. II bodu 1 z. č. 39/2015 Sb.“, a to proto, že zákon č. 39/2015 Sb. obsahuje vedle přechodných ustanovení k zákonu č. 100/2001 Sb. i přechodná ustanovení k dalším předpisům.	Akceptováno / upraveno.
12	MŽP	N	Ve všech částech materiálu (tj. dokumentu označeného číslicí "III.") uvést (při první zmínce) celé názvy zákonů č. 244/1992 Sb., 100/2001 Sb. a 39/2015 Sb. a zavést pro tyto zákony zkratky (např. „zákon č. 244/1992 Sb.“), které budou dále používány.	Akceptováno / upraveno.
13	MŽP	N	V úvodu materiálu, poslední větě třetího odstavce, doporučujeme změnit formulaci „pro případ nového procesu EIA“ na „pro účely provedení procesu EIA“.	Akceptováno / upraveno.

14	MŽP	N	<p>V pátém odstavci části druhé (tj. část pod nadpisem označeným "2.") materiálu (část týkající se vlivů záměrů na klima a využívání biologické rozmanitosti):</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ve větě třetí doporučujeme vložit text uvedený kurzívou do uvozovek; b) doporučujeme upřesnit, že důvodem pro to, že „v současné době není pro stanovení tohoto vyhodnocení stanovena metodika posuzování, autorizované osoby EIA nejsou dosud školeny, jak mají toto posuzování provádět“, je fakt, že tento požadavek zatím není v zákoně č. 100/2001 Sb. upraven; c) doporučujeme změnit formulaci „neboť v opačném případě hrozí, že dokumentace EIA by následně při předložení žádosti o kofinancování po transpoziční lhůtě (po 16.5.2017) mohla být shledána Evropskou komisí jako neúplná“ na „neboť v opačném případě nelze vyloučit...“. 	<p>Akceptováno / upraveno ad a). Ad b) – Akceptováno částečně a doplněno Ad c) Akceptováno/ upraveno</p>
15	MŽP	N	<p>Dále upozorňujeme na část první materiálu, dva předposlední odstavce, které se zabývají vydáváním ověřovacích závazných stanovisek podle čl. II bodu 1 zákona č. 39/2015 Sb. – tato část působí poněkud matoucím dojmem, co se týče postupu Ministerstva dopravy, resp. jeho rezortních organizací, při podávání žádostí o vydání ověřovacích závazných stanovisek pro stanoviska EIA vydaná dle zákona č. 244/1992 Sb.</p>	<p>Vysvětlení: Jedná se o stav, kdy již vybrané podklady jsou zajišťovány / zasmluvněny. Tyto podklady musí investor ve smyslu platného zákona využít a tedy předložit na příslušný úřad, jinak neobhájí vynaložení těchto finančních prostředků. Podstatou druhé věty je pak možnost nové podklady již ve světle současné situace nezasmluvňovat, neboť negativní ověřující stanovisko může být vydáno i z nich.</p>

1	MMR	A	<p>Materiál, kapitola 4</p> <p>V materiálu chybí finanční údaje, které jsou ohroženy pro splnění pravidla n+3 v roce 2018 z důvodu nutnosti opakování procesu EIA. Žádáme o doplnění těchto údajů pro současné znění programového dokumentu i navrhovanou variantu (realokace do cíle 1.5).</p>	<p>Neakceptováno. Dle dosavadních údajů o plánovaných projektech k realizaci v letech 2016-2018 nehrozí přímé ohrožení splnění pravidla n+3. Avšak v případě indikovaného rizika vyplývajícího z identifikovaných problémů při přípravě u většího množství projektů se počítá s možnou realokací do SC 1.5., viz další připomínka. Bod 4 na základě požadavku Úřadu Vlády byl vypuštěn. Rozpor trvá.</p>
2	MMR	A	<p>Materiál, kapitola 4</p> <p>Požadujeme doplnit do materiálu dopady navrhovaného postupu na plnění výkonnostního rámce OP Doprava a příslušných milníků pro rok 2018. Žádáme o doplnění těchto údajů pro současné znění programového dokumentu i navrhovanou variantu (realokace do cíle 1.5).</p>	<p>Neakceptováno. Riziko plnění výkonnostního rámce je identifikováno u fyzických milníků prioritní osy 2. V případě zesílení hrozby naplnění tohoto rizika bude zvážena revize OP zahrnující realokaci do prioritní osy 1 a adekvátní úpravu milníků. Bod 4 na základě požadavku Úřadu Vlády byl vypuštěn. Rozpor trvá.</p>
3	MMR	A	<p>Materiál, kapitola 4</p> <p>Požadujeme doplnit informaci ke splnění pravidla n+3 v roce 2019, a to jak pro současné znění programového dokumentu, tak pro navrhovanou variantu (realokace do cíle 1.5).</p>	<p>Neakceptováno. Bod 4 na základě požadavku Úřadu Vlády byl vypuštěn. Rozpor trvá.</p>

4	MMR	N	<p>Materiál, kapitola 4</p> <p>V případě pozmeněného způsobu realizace projektů specifického cíle 1.5 (Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku, příjemcem těchto prostředků by byly kraje nebo stát prostřednictvím Ministerstva dopravy nebo jím pověřeného subjektu) doporučujeme k problematice veřejné podpory nejdříve zajistit stanovisko příslušných orgánů Evropské komise (DG Compet). Zároveň doporučujeme toto uvést v textu materiálu.</p>	<p>Vzato na vědomí. Problematice bude věnován samostatný materiál, považujeme za redundantní tímto zatěžovat text specificky zaměřeného materiálu.</p> <p>S DG COMPET byly podmínky veřejné podpory modernizace ŽKV prodiskutovány již v roce 2014. Bod 4 na základě požadavku Úřadu Vlády byl vypuštěn.</p>
5	MMR	N	<p>Požadujeme v bodě 4 materiálu upřesnit, že dle schválené verze programového dokumentu Operačního programu Doprava 2014–2020 je alokace na rok 2014 nulová. Tzn., nejedná se o splnění pravidla n+3 pro roky 2014 a 2015, ale pouze o splnění pravidla n+3 pro rok 2015 (viz název kapitoly č. 4). Rovněž formulace „snížení rizika nedočerpání alokace 2014 a 2015“ na konci druhého odstavce není správná, neboť nemůže dojít k nedočerpání nulové alokace roku 2014. Obdobná formulace rovněž ve 4. odstavci této kapitoly.</p>	<p>Vysvětleno Bod 4 na základě požadavku Úřadu Vlády byl vypuštěn.</p>

6	MMR	N	<p>Požadujeme upravit formulaci v materiálu v kapitole č. 4: „<i>Riziko možné ztráty části alokace v důsledku dosud nevyřešených problémů spojených s posuzováním vlivů na životní prostředí (posouzení EIA) u velké části připravovaných silničních projektů bude sníženo navýšením prostředků pro jiné specifické cíle v rámci Operačního programu doprava.</i>“</p> <p>Schválení revize programového dokumentu je dlouhodobý proces, který je nutný podložit nejprve příslušnými analýzami, poté připravit návrh revize programového dokumentu, projednat ji s horizontálními institucemi implementace fondů EU a dalšími partnery. Dále revize programového dokumentu musí být schválena Monitorovacím výborem Operačního programu Doprava 2014–2020 a následně Evropskou komisí. V tuto chvíli tedy nelze definitivně předjímat výsledek tohoto procesu, proto požadujeme výše uvedenou formulaci upravit např. „<i>Ze strany Ministerstva dopravy bude navrženo snížit riziko možné ztráty části alokace v důsledku dosud nevyřešených problémů spojených s posuzováním vlivů na životní prostředí (posouzení EIA) u velké části připravovaných silničních projektů navýšením prostředků pro jiné specifické cíle v rámci Operačního programu doprava.</i>“</p>	<p>Vysvětleno Bod 4 na základě požadavku Úřadu vlády byl vypuštěn.</p>
---	-----	---	---	--

7	MMR	N	<p>Požadujeme upřesnit text materiálu týkající se realokace z Operačního programu Doprava 2014–2020. Ve 3. odstavci 4. kapitoly je uvedeno: „<i>Finanční ukazatele a věcné milníky jednotlivých prioritních os Operačního programu doprava 2014 – 2020, které je třeba vykázat ke konci roku 2018, jsou přitom uvedeny v samotném programovém dokumentu. V současné chvíli je téměř vyloučeno uskutečnit přesun části alokace do jiného operačního programu, přičemž ohrožené prostředky se týkají pouze Fondu soudržnosti, jehož využití podléhá výrazným omezením daným přímo legislativou EU.</i>“</p> <p>Pokud se tento text vztahuje přímo k předchozí větě, tedy plnění pravidla n+3 v roce 2018, tj. vyčerpání alokace na rok 2015, požadujeme uvést, že realokace do jiného operačního programu již v tuto chvíli dle pravidel EK již není možné, což je uvedeno ve 4. odstavci a informace si tedy odporují (jednou uvedeno, že je téměř vyloučeno, podruhé, že již není možná). Z tohoto důvodu požadujeme přeformulování 3. a 4. odstavce 4. kapitoly tak, aby bylo zřejmé, kdy se hovoří o realokaci alokace na rok 2015 (ta již není možná) a kdy o realokaci alokace na rok 2016 (která je omezena, neboť se jedná o prostředky Fondu soudržnosti atd.).</p>	Vysvětleno. Bod 4 na základě požadavku Úřadu vlády byl vypuštěn.
8	MMR	N	<p>Předkládací zpráva - Požadujeme upravit bod č. 4, formulaci „<i>Bude zajištěna vnitřní realokace části zdrojů...</i>“ na „<i>Bude navržena vnitřní realokace části zdrojů...</i>“, a to vzhledem k tomu, že v tuto chvíli nelze předjímat výsledek procesu revize programového dokumentu.</p>	Upraveno v souladu s vypuštěním bodu č.4 z dokumentu..

9	MMR	N	Doporučujeme v příloze materiálu „Všechny projekty s EIA dle zákona. 244/1992 Sb.“ označit ty projekty, které by měly být financovány z Operačního programu Doprava 2014–2020 a rovněž vyčíslení, s jakou výší spolufinancování z Operačního programu Doprava 2014–2020 je počítáno, a to v návaznosti na kapitolu 4 materiálu, kde jsou specifikovány dopady na Operační program Doprava 2014–2020.	Vysvětleno. MD a jeho resortní organizace chtějí realizovat většinu projektů tak, aby byly následně způsobilé ke kofinancování ze zdrojů EU. Priority se řídí Dopravními sektorovými strategiemi. V příloze materiálu budou označeny ty projekty, u kterých je zřejmé, že z fondů EU financovány nebudou a ty projekty, které jsou řešeny v rámci CEF
10	MMR	A	Požadujeme do textu doplnit informace o dalším postupu u staveb opírajících se o stanoviska EIA vydaná dle zákona č. 100/2001 Sb.	Akceptováno. Doplněn text předkládací zprávy.
11	MMR	N	Předkladateli dáváme na zvážení navrhnout personifikaci zodpovědnosti za splnění jednotlivých úkolů v textu usnesení vlády, tj. navrhuje se uvést: IV. ukládá ministru dopravy zajistit, aby resortní investorské organizace Ministerstva dopravy bezodkladně zahájily přípravu podkladů umožňujících opakování procesu EIA u staveb v přípravě opírajících se o stanoviska EIA vydaná dle z. 244/1992 Sb. a to dle priorit v přípravě jednotlivých staveb k realizaci. Z bodů V. resp. VI. také není zřejmá gesce (ministr dopravy, ministr životního prostředí).	Akceptováno. Úkoly v usnesení vlády personifikovány.
1	MPO	A	S principy uvedenými v předloženém materiálu, který vymezuje dílčí kroky směřující k zamezení dalšího prodlení v přípravě a realizaci klíčových staveb dopravní infrastruktury, v zásadě souhlasíme. Současně však uplatňujeme ke znění dokumentu níže uvedené připomínky.	Vzato na vědomí.

2	MPO	A	<p>K části II. „Předkládací zpráva“:</p> <p>Požadujeme materiál doplnit v souladu s naší připomínkou ad. 3. k části III. „Návrh dalšího postupu ...“.</p>	Akceptováno/vysvětleno. Text upraven.
3	MPO	A	<p>K části II. „Předkládací zpráva“:</p> <p>Požadujeme upravit bod 4. v souladu s naší připomínkou ad. 8 k bodu 4. Návrhu dalšího postupu ..., uvedeného v části III.</p>	Akceptováno/ Provedeno zpřesnění textu předkládací zprávy a vypuštění bodu č.4.
4	MPO	A	<p>Materiál odkazuje na „... poslední projednání problematiky se zástupci ČR v Bruselu, které se konalo dne 3. 2. 2016, ...“.</p> <p>Požadujeme uvést konkrétní výčet jednání, která v této věci s EK byla vedena a na jaké úrovni, tj. zda se jedná o výsledek jednání na úrovni vedoucích představitelů rezortů resp. vlády s vedením EK.</p>	Akceptováno/vysvětleno. Text upraven.

5	MPO	A	<p>Žádáme vysvětlit, jakou vypovídací schopnost má v předloženém dokumentu – v jeho bodě 2. -předposlední odstavec, který předjímá, co by měla obsahovat dokumentace EIA, předkládaná po transpozičním termínu 16. 5. 2017 (zejména z hlediska zranitelnosti záměru vůči změně klimatu a ovlivnění a využívání biologické rozmanitosti). Lze tomu rozumět tak, že dokumentace EIA má být zpracovávána nad rámec současně platné legislativy (k čemuž MŽP nabízí autorizovaným osobám součinnost), a to bez ohledu na očekávaná přechodná ustanovení novely zákona EIA? Tento postup nepovažujeme za správný. Konstatujeme, že MŽP mělo dostatek času (již téměř 2 roky), aby návrh transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/52/EU včas připravilo. Způsob zpracování dokumentace EIA v přechodném období je nutno řešit zákonem, podrobnosti, resp. potřebná upozornění metodickým pokynem, nikoli jako součást materiálu schváleného vládou ČR. Problematiku nutno řešit MŽP samostatně.</p> <p>Požadujeme proto příslušný text v tomto odstavci vypustit.</p>	Akceptováno/vysvětleno. Upraveno v textu.
---	-----	---	---	---

6	MPO	A	<p>Rovněž znění posledního odstavce bodu 2., týkající se obsahu dokumentace EIA ve vztahu k zákonu o vodách, je metodického charakteru, a podle našeho názoru nemá být obsahem předkládaného materiálu.</p> <p>Tento odstavec proto také žádáme vypustit.</p>	<p>Neakceptováno / vysvětleno. <i>Zákon 39/2015 sb., resp. 100/2001Sb., netransponuje příslušný článek rámcové směrnice o vodách. Dle našeho právního rámce by se tak mělo dít až v rámci navazujícího řízení při vydávání závazného stanoviska vodoprávního úřadu. To se ovšem EK zdá pozdě a tvrdí, že je lepší to udělat již v EIA. Smyslem uváděného odstavce tedy je, aby kapitola vliv na vodu, která jinak v dokumentaci EIA samozřejmě je, se i přesto už v dokumentaci EIA objevila a připravil se tak prostor pro budoucí stanovisko vodoprávního úřadu do navazujícího řízení.</i></p>
---	-----	---	---	---

7	MPO	A	<p>Nedoporučujeme, aby byla zajištěna vnitřní realokace části zdrojů v rámci OPD jednorázovým navýšením prostředků na modernizaci dopravního parku (ani při deklaraci současné minimalizace odlivu finančních zdrojů ze sektoru dopravního stavebnictví), jak je uvedeno v bodě 4. Konstatujeme, že snížení prostředků alokovaných (v celkovém objemu) pro výstavbu dopravní infrastruktury) může mít za následek nejen snížení produkce sektoru stavebnictví (vč. negativních dopadů mj. na zaměstnanost aj.), ale způsobí též snížení uvažované dopravní obslužnosti s negativními důsledky na transevropské dopravní napojení ČR v rámci EU, na rozvoj regionů, na vytváření příležitostí pro zahraniční i tuzemské investice apod., čímž dojde ke snížení hospodářského růstu a konkurenceschopnosti ČR.</p> <p>Požadujeme proto, aby nezbytné minimální dočasné snížení zdrojů na výstavbu dopravních sítí v nejbližším období, vyvolané pozdější připraveností staveb, u nichž bude nezbytné opakování procesu EIA, bylo ve stejné výši v následujícím období navýšeno tak, aby do roku 2020 byl celkový finanční objem uvažovaný v SFDI na výstavbu dopravní infrastruktury zachován.</p> <p>Toto požadujeme výslovně uvést v bodě 4. materiálu (vč. odůvodnění případných výše uvedených negativních důsledků, které by nastaly snížením alokace zdrojů na výstavbu dopravní infrastruktury v ČR).</p>	Bod 4 na základě požadavku Úřadu Vlády byl vypuštěn.
8	MPO	N	<p>V bodě 2. je zmiňována připravovaná „technická novela“ zákona č. 100/2001 Sb. v souvislosti s transpozicí směrnice 2014/52/EU. Použitý pojem „technická novela“ v tomto případě považujeme za nesprávný.</p>	Akceptováno. Použit termín „další transpoziční novely zákona“.

9	MPO	N	<p>V posledním odstavci bodu 3. je uváděna nutnost personálně posílit příslušné útvary MD a MŽP. Současně je však upozorněno na skutečnost, že „přijmout za současných finančních podmínek jazykově vybaveného pracovníka s relevantní několikaletou zkušeností ve stavebnictví/posuzování vlivů na životní prostředí je v podstatě nemožné“. V materiálu se však neuvádí, jak hodlá předkladatel tuto „v podstatě nemožnou“ situaci řešit.</p> <p>Žádáme příslušně doplnit resp. přeformulovat.</p>	<p>Vysvětleno. Částečně přeformulováno. Řešení musí být hledáno v mantinelech zákona 234/2014 Sb., o státní službě v návaznosti na disponibilní kapacity na trhu práce a v návaznosti na rozpočtové možnosti státu. Hledání řešení není přímým hlavním účelem materiálu, v materiálu nebude precizováno.</p>
1	MZV	N	<p>K bodu 1 na straně 2, druhý odstavec Větu „<i>První povinnost spočívá v nutnosti zažádat o vydání tzv. ověřujícího stanoviska dle přechodných ustanovení z. č. 39/2015 Sb.</i>“ doporučujeme přeformulovat ve smyslu, aby z ní bylo zřejmé, že není povinností předkladatelů záměru za všech okolností požádat o ověřující stanovisko – tak by tomu bylo například v případě, kdy předkladatel vyhodnotí, že v jeho případě by nebylo možné souhlasné stanovisko vydat, a požádá tak rovnou o nové posouzení vlivu záměru na životní prostředí dle § 4 a násl. zákona č. 100/2001 Sb. Navrhujeme proto uvedenou větu nahradit následujícím zněním:</p> <p><i>„Pro souhlasné rozhodnutí v navazujícím řízení musí předkladatel záměru buď získat tzv. ověřující stanovisko dle přechodných ustanovení z. č. 39/2015 Sb. nebo nechat provést nové posouzení vlivu záměru na životní prostředí.“</i></p>	<p>Neakceptováno / vysvětleno: MD a jeho resortní investorské organizace nevnímají dikci přechodných ustanovení tak, že by existovala možnost volby rozhodnout se o opakování procesu EIA bez předchozího získání negativního ověřovacího stanoviska. V této situaci by totiž původní stanovisko dle z. č. 244/1992 Sb. pořád existovalo, což by do navazujících řízení přinášelo značné komplikace.</p>

2	MZV	N	<p>K bodu 2 na straně 4, nadpisová část</p> <p><i>Věta „Výjimkou mohou být stavby, u nichž by realizace mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví či v případech, kdy požadavek na toto prověření variant vyplýne z aplikace právních předpisů transponujících směrnici 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin“ nekoresponduje zcela s obsahem následující části – není zde nijak blíže rozepsána výjimka týkající se staveb, u nichž by realizace mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Naopak lze doplnit případnou existenci dalších požadavků vyplývajících z dílčích předpisů či budoucí právní úpravy. Navrhujeme proto uvedenou větu nahradit následujícím zněním:</i></p> <p><i>„Výjimkou mohou být případy, kdy požadavek na takové prověření variant vyplýne z aplikace právních předpisů transponujících směrnici 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Další požadavky mohou vyplynout též ze z. č. 254/2001 Sb., vodní zákon, který provádí rámcovou směrnici o vodách (2000/60/ES) nebo z budoucí právní úpravy, kterou bude provedena nejnovější novela směrnice EIA (2014/52/EU).“</i></p>	<p>Akceptováno / vysvětleno. Viz vypořádání první připomínky MŽP. Postup v intencích §45i zákona o ochraně přírody a krajiny. Problematika nutného posouzení v souladu s požadavky Rámcové směrnice o vodách je v materiálu zmíněna. MZe zároveň připravuje metodický pokyn pro vodoprávní úřady, právní rámec v tomto ohledu musí být konkretizován, nicméně v současné chvíli jde především o obsah samotných dokumentací EIA, nikoliv o předjímání závěrů.</p>
3	MZV	N	<p>K bodu 3 na straně 6, druhý odstavec</p> <p><i>Ve větě „I když je možné, že v celkovém portfoliu staveb může dojít k určitým marně vynaloženým nákladům (např. pokud z nové EIA vzejde povinnost k drobným technickým úpravám plánované stavby) ...“ doporučujeme odstranit slovo „drobným“.</i> Nelze předvídat, že výsledkem nového posouzení vlivů na životní prostředí budou pouze „drobné“ technické úpravy. Uvedený text by tak např. z hlediska nevládních organizací mohl v konečném důsledku působit nevěrohodně.</p>	<p>Akceptováno. Text vypuštěn bez náhrady.</p>

1	RVV	A	<p>Požadujeme v materiálu lépe odůvodnit zákonnou možnost paralelního vynakládání finančních prostředků na souběžně probíhající postupy, kdy bude pokračováno ve stávajících fázích přípravy jednotlivých infrastrukturálních projektů a zároveň bude financováno zahájení přípravy podkladů umožňujících opakování procesu EIA, a to tak, aby nemohlo dojít k napadení investorských organizací ministerstva dopravy, že docházelo k neefektivnímu vynakládání finančních prostředků v případech, kdy nebude potvrzeno původní stanovisko EIA, a bude tak docházet ke změnám již zpracovaných projektových dokumentací.</p>	<p>Akceptováno. Text v části 3.) byl upraven odkazem na §3 zákona č. 104/2000 Sb. o SFDI, čímž se původní konkrétní odkazy na jednotlivé zákony staly redundantní. Vysvětlení obsažené v kapitole 3.) je ve vztahu k §3 ZoSFDI dle názoru předkladatele adekvátně přílehlivé.</p>
2	RVV	A	<p>Požadujeme uvést, v jaké výši, jakým způsobem a ve prospěch jakých projektů a příjemců předpokládá ministerstvo dopravy realokaci finančních zdrojů v rámci Operačního programu doprava pro rozpočtové období 2014–2020 realizovat.</p> <p><u>Odůvodnění:</u></p> <p>Materiál předpokládá realokaci finančních zdrojů s tím, že by měla být ponížena finanční podpora projektů silniční infrastruktury ve prospěch vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku.</p>	<p>Bod č.4 po dohodě s UV vypuštěn.</p>

1	MF	A	Podle Návrhu usnesení vlády (bod III.) má být vyjádřen souhlas vlády s tím, aby resortní investorské organizace Ministerstva dopravy paralelně s přípravou pro opakování procesu EIA pokračovaly v přípravě staveb opírajících se o stanoviska EIA vydaná dle zákona č. 244/1992 Sb., včetně vynakládání potřebných finančních prostředků. O jakou částku by se mělo jednat a z jakých zdrojů budou tyto potřebné prostředky hrazeny, materiál neuvádí. Požadujeme, aby bylo v materiálu v souladu s článkem IV. bod 7 Jednacího řádu vlády uvedeno o jaký objem finančních prostředků se bude jednat, včetně zdroje ze kterého budou takto vzniklé náklady hrazeny.	Akceptováno. Text materiálu doplněn: Finanční prostředky nezbytné pro zpracování dokumentace EIA a následně opakování procesu EIA lze v tuto chvíli pouze odhadovat, jejich úhrada nicméně bude probíhat standardním způsobem z globálních položek rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury určeného na přípravu staveb. ŘSD ČR v současné době připravuje vyhlášení veřejné zakázky na rámcovou smlouvu s finančním limitem cca 200 mil. Kč na dobu 4 let. Toto přibližně odpovídá odhadu finančních potřeb v daném horizontu.
2	MF	A	V bodě 4) předkládaného materiálu je uveden postup v případě ztráty části alokace v důsledku doposud nevyřešených problémů spojených s posuzováním vlivů na životní prostředí navýšením prostředků pro jiné specifické cíle v rámci Operačního programu doprava. O jakou částku se bude jednat, materiál neuvádí. Požadujeme proto, aby byl materiál v tomto ohledu doplněn o objem prostředků, o kterých se předpokládá, že budou takto převedeny.	Vysvětleno. Není hlavním předmětem materiálu. MD chápe potřebu zachování podpory sektoru stavebnictví. Na základě vypořádání připomínek MMR není tento materiál tím, který by rozhodl o definitivní podobě vnitřní realokace OPD, není tak ani vhodné uvedené články precizovat ve smyslu připomínky, navíc požadované údaje v tuto dobu nejsou definitivně známy. Bod č.4 na základě požadavku Úřadu vlády vypuštěn.
3	MF	A	V předloženém materiálu je vložena tabulka s názvem "Všechny projekty s EIA dle zákona č. 244/1992 Sb." V materiálu však postrádáme uvedení odkazu na ní s případným komentářem jejího obsahu.	Akceptováno. Odkaz na přílohu doplněn na konec materiálu.

4	MF	A	V souladu s čl. IV. Jednacího řádu vlády požadujeme materiál před předložením vládě ČR doplnit o tiskovou zprávu.	Akceptováno. Návrh tiskové zprávy doplněn.
1	MŠMT	N	V celém materiálu doporučujeme opravit citace právních předpisů, např. namísto z. 244/1992 Sb. uvést zákon č. 244/1992 Sb. , namísto z. č. 39/2015 Sb. uvést zákon č. 39/2015 Sb., namísto z. č. 100/2001 Sb. uvést zákon č. 100/2001 Sb. atd.	Akceptováno. Upraveno.
1	Svaz průmyslu a dopravy		Svaz průmyslu a dopravy považuje kvalitní dopravní infrastrukturu za základní předpoklad rozvoje domácího hospodářství, a proto velmi negativně vnímá stávající trend stagnace výstavby či modernizace dálnic, železnic a dalších důležitých transportních koridorů na území ČR. Dobře rozvinutá a rozvětvená dopravní infrastruktura vytváří nezbytné předpoklady pro prosperitu lokální ekonomiky a předchází tak vzniku významných rozdílů mezi jednotlivými regiony ČR. Jejich propojení mezi sebou i s okolním světem je pro naše vysoce otevřené a exportně orientované hospodářství naprostou prioritou.	Konstatování. MD souhlasí, bere na vědomí, nevyžaduje věcnou úpravu materiálu.

2	Svaz průmyslu a dopravy		<p>Svaz průmyslu a dopravy nadále považuje za nezbytné, aby zástupci ČR a Evropské komise vyjednali takové řešení nastalé situace, které by umožnilo výstavbu prioritních projektů a nezastavilo rozvoj dopravní infrastruktury v ČR.</p> <p>Při vědomí dosavadních výsledků jednání podporujeme návrh MD na přípravu opatření pro případný negativní výsledek těchto jednání a podporujeme zahájení přípravy podkladů nezbytných pro opakované posouzení vlivů dotčených staveb na životní prostředí.</p>	<p>Konstatování. MD bere na vědomí, nevyžaduje věcnou úpravu materiálu.</p>
3	Svaz průmyslu a dopravy		<p>Zároveň však vyjadřujeme silné obavy nad tím, jak budou procesně zvládnutelné opakované vydávání stanovisek EIA a administrace povolovacích řízení pro tak velké množství staveb (v maximu až 104 projektů). Personální posílení příslušných správních úřadů, i když pouze na přechodnou dobu, bude zřejmě nezbytné. Nelze totiž připustit, aby daní za co nejrychlejší a nejplynulejší schvalování zmiňovaných dopravních staveb bylo pomalejší či zcela zastavené povolování (zejména procesu EIA) ostatních staveb. Ostatní investoři nemohou doplácet na zahlcení orgánu EIA a jejich záměry musí mít stejnou prioritu jako veřejné dopravní záměry. Nejedná se pouze o samotné procesy EIA, ale rovněž o probíhající zjišťovací řízení či vyjádření k tomu, zda příslušný záměr podléhá postupům podle předmětného zákona.</p>	<p>Konstatování. MD si je vědomo omezených kapacit jak na straně příslušných úřadů, tak na straně zpracovatelů (autorizovaných osob a jejich týmů), zadávání i předkládání dokumentací na příslušné orgány proto bude nutně muset být postupné. Za účelem časové optimalizace postupů vláda ukládá informovat ze strany MD MŽP a ostatní příslušné orgány o harmonogramech přípravy dokumentací a předpokládaných datech jejich předkládání.</p>

4	Svaz průmyslu a dopravy		Upozorňujeme rovněž na některá správní úskalí, která mohou dopadat na stavby, kde bude proces EIA opakovaně probíhat, byť již mají územní rozhodnutí nebo dokonce stavební povolení. Může totiž nastat situace, kdy z opakovaného procesu EIA vyplynou takové podmínky, které budou zasahovat do parametrů či podmínek stanovených v platných rozhodnutích (nemusí se nutně jednat o variantní řešení záměru). Taková rozhodnutí bude možná nutné v souladu se stavebním zákonem změnit. Nelze tedy očekávat pouze marné vynaložení nákladů, ale rovněž další časový dopad do přípravy a samotné výstavby. I tato rizika by měla být v materiálu identifikována.	Nové závazné stanovisko EIA bude vycházet z posouzení předložené varianty, která bude vycházet z aktuálního stupně projektové dokumentace. Popsaný případ, kdy by se stavba dostala do rozporu s již vydanými pravomocnými rozhodnutími nelze samozřejmě zcela vyloučit. V takovém případě by se postupovalo dle §136 správního řádu, který řeší rozpory mezi vydanými závaznými stanovisky.
5	Svaz průmyslu a dopravy		Jednoznačný veřejný závazek Ministerstva životního prostředí, že bude schopné opakovaně posuzovat dopravní záměry se stanovisky EIA podle zákona č. 244/1992 Sb., a to bez dopadu do lhůt pro provádění zákona o posuzování vlivů na životní prostředí k záměrům ostatních investorů. Požadujeme stanovit předpokládanou lhůtu, ve které bude proces EIA k jednotlivým dopravním projektům zajištěn.	Požadavek směřuje na MŽP.
6	Svaz průmyslu a dopravy		Ministerstvo dopravy stanoví jednoznačný seznam prioritních stavebních projektů a harmonogram jejich přípravy pro následující období pěti let, na jehož základě bude postupováno v jejich dodatečné posouzení v procesu EIA, projektové přípravě, povolování a realizaci. Součástí seznamu musí být vyhodnocení dopadů nerealizace či opožděné realizace jednotlivých staveb.	Akceptováno. Ministerstvo dopravy bude v souladu s usnesením vlády č. 850/2013 aktualizovat Dopravní sektorové strategie, které tyto záležitosti v přiměřené úrovni vyhodnotí. Harmonogramy přípravy jednotlivých staveb zveřejňuje MD na svém webu. Harmonogram zpracování dokumentací EIA – viz návrh usnesení vlády k tomuto materiálu.

7	Svaz průmyslu a dopravy		Pravidelně v rámci tripartity informovat o přípravě jednotlivých dopravních projektů dle seznamu prioritních stavebních projektů a vyhodnocení dodržování stanoveného harmonogramu. V případě neplnění harmonogramu navrhnout opatření k nápravě.	Akceptováno částečně: Vláda bude v souladu s textem usnesení pravidelně informována.
1	Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů („KZPS“)		Zachovat v prioritních osách resp. specifických cílech Operačního programu doprava 2014 – 2020, orientovaných na oblast stavební výroby, maximum finančních prostředků a nerealokovat tyto finanční prostředky předčasně do jiných oblastí. V případě nutnosti použít finanční prostředky na modernizace a rekonstrukce.	Neakceptováno. Není součástí materiálu, kapitola č.4 na žádost UV vypuštěna.
2	KZPS		Zajistit adekvátní personální posílení příslušných úřadů EIA (především MŽP), resortních investorských organizací MD a stavebních úřadů s cílem zefektivnit vyřizování vzrostlého množství agendy.	Akceptováno. Materiál s touto potřebou počítá, nicméně musí být postupováno v souladu s pravidly z. 234/2014 Sb. o státní službě.

3	KZPS		<p>Nekomplikovat včasné přijetí koncepční změny zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon a související novely dotčených právních předpisů, ve snaze co nejdříve uvést projednávaný zákon v platnost vč. tzv. koordinovaného řízení. Zajistit v rámci koordinovaného řízení koordinaci skutečně všech potřebných dnes separátních řízení (vodoprávní řízení, řízení o výjimkách ze zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů), kde dotčené resorty dosud vidí v koordinaci určité překážky.</p>	<p>Akceptováno. Vzato na vědomí. Jedná se spíše o připomínku směřující k legislativnímu procesu přijímání „velké novely stavebního zákona“.</p>
4	KZPS		<p>KZPS dále uplatnil připomínky ve smyslu komentářů k nastalé situaci, resp. k situaci, která je jedním z hypotetických (nakolik s vysokou mírou pravděpodobnosti reálných) scénářů, které mohou v souvislosti s opakovanými procesy EIA nastat.</p>	<p>Tyto komentáře lze považovat za účelné pro rozbor nastalé situace, nelze je však považovat za připomínky, které by se věcně mohly jakýmkoliv způsobem promítnout do materiálu, resp. které by měly za cíl obsah materiálu změnit.</p>
5	KZPS		<p>Doporučujeme materiál zpracovaný MD a předložený Radě vlády pro stavebnictví 31. března 2016 („Situace při přípravě a realizaci staveb dopravní infrastruktury vč. návrhů potřebných krátkodobých a střednědobých řešení v procesu přípravy, dopady aktuálního dění do čerpání SFDI na rok 2016 a výhled 2017“) rozpracovat do návrhů konkrétních (vč. legislativních) opatření a konkrétních termínů strukturovaných po jednotlivých zodpovědných rezortech.</p>	<p>Akceptováno. Úkol uložen Radou vlády pro stavebnictví.</p>

6	KZPS		<p>U projektů, kde není nutno realizovat zjišťovací řízení, se v rámci předpokládaných lhůt musí počítat rovněž se soutěží na výběr dodavatele, dále s termínem na vydání koherence stamp, a následnými odvoláními proti stavebnímu povolení, případně se žalobou.</p>	<p>Konstatování ve vztahu k délce obtížně kvantifikovatelné predikce doby zdržení při přípravě staveb.</p>
7	KZPS		<p>Další vliv na termíny bude mít transpozice novely směrnice EIA č.2014/52/EU do českých zákonů, v návaznosti na neznalost povolovacích orgánů (např. vodoprávních) a nutnou přípravu metodik, školení atd. rizikem bude, že EK by po 16. července 2017 (transpoziční termín- který se asi dotkne téměř všech projektů) mohla shledat projekty jako neúplné. Celý dokument nepředpokládá (zřejmě pro to, aby zůstal optimistickým, že se podaří vše zvládnout) výrazné komplikace ve vydávání stavebních povolení, což při aktivitách tzv. ekologických sdružení a různých osobních zájmech veřejnosti je nutno považovat za alibismus.</p>	<p>Vysvětleno: Materiál předpokládá transpozici nové směrnice EIA 2014/52/EU od 16.5.2017 a právě z tohoto důvodu ukládá rozpracovat dokumentace EIA včetně faktorů, které tato směrnice nově požaduje (klima, voda, biodiverzita) tak, aby dokumentace byla aktuální a využitelná i po transpoziční novele. Právě z titulu omezení obstrukcí v navazujících řízeních, jakkoliv je lze předpokládat, je nejbezpečnější volbou opakování procesu EIA.</p>
8	KZPS		<p>Upozorňujeme, že u čerpání prostředků alokovaných po roce 2018 nebude riziko výrazně nižší. Uvážíme-li, že nový proces EIA bude věcně probíhat 1,5 až 3 roky) a že bude nutno řešit námitky, odvolání a následně překážky ve vydání stavebního povolení (nemluvě o výběrovém řízení na dodavatele), tak není reálné se dostat s dokončením staveb pod rok 2020. O to katastrofálnější je dopad zákona č. 39/2015.</p>	<p>Konstatování ve vztahu k délce obtížně kvantifikovatelné predikce doby zdržení při přípravě staveb.</p>

9	KZPS		<p>Celkově k usnesení vlády je překvapující, že v návrhu není žádný věcný úkol pro MŽP. Přitom právě MŽP bude rozhodujícím orgánem pro překonání úskalí, a to ve fázi přípravy procesu EIA i ve fázi jeho realizace.</p>	<p>Vysvětlení: Usnesení vlády ukládá MŽP při opakovaných procesech EIA postupovat v souladu s materiálem, což je pro resortní organizace MD klíčové z titulu minimalizace hrozícího zdržení při přípravě staveb.</p>
10	KZPS		<p>Základní problém stávající právní úpravy tkví v charakteru stanoviska EIA, kdy toto je nově vydáváno jako tzv. závazné stanovisko dle ust. § 149 správního řádu. Dosud se totiž prakticky jednalo o „pouhý podklad“ pro investora. Obě varianty však nachází či nacházely svůj odraz zpravidla v navazujících řízeních (závazných stanoviscích, vyjádřeních, sděleních, či osvědčeních dle ust. § 154 a násl. správního řádu), která tvořila podkladová „rozhodnutí“, s nimiž bylo následně pracováno jako s podklady pro vydání rozhodnutí ve věci samé. V rámci nového posuzování vlivů záměru, resp. vydání „nového“ stanoviska EIA reálně hrozí, že tedy budou závěry starého a nového stanoviska EIA odlišné, resp. že pouze „nové“ posuzování (stanovisko EIA) bude odpovídat požadavkům směrnice 2011/92/EU. Druhý z důsledků nového posuzování je potom kruciólní z hlediska podmínek pro projekty spolufinancované z Operačního programu doprava 2014 – 2020.</p>	<p>Konstatování. V případě nového procesu EIA však bude staré stanovisko EIA před zahájením nového procesu zneplatněno vydáním negativního ověřujícího stanoviska, čímž se obě stanoviska nemohou dostat do věcného rozporu. Nové závazné stanovisko EIA bude vycházet z posouzení předložené varianty, která bude vycházet z aktuálního stupně projektové dokumentace. Popsaný případ, kdy by se stavba dostala do rozporu s již vydanými pravomocnými rozhodnutími nelze samozřejmě zcela vyloučit. V takovém případě by se postupovalo dle §136 správního řádu, který řeší rozpory mezi vydanými závaznými stanovisky.</p>

11	KZPS	<p>Následně pak přichází klíčový problém národní legislativy, a to tzv. věc „res judicata“, tj. pravomocně vyřešená otázka (viz ust. § 48 odst. 2 správního řádu), o níž bylo orgánem veřejné moci (v téže věci) již jednou autoritativně rozhodnuto, přičemž platná právní úprava ani nedovoluje (bez ohledu na jakékoliv závěry nového posuzování v rámci procesu EIA či jiné skutečnosti) po uplynutí zákonem stanovených lhůt (15 měsíců resp. 3 roky) tyto akty podrobovat jakémukoliv přezkumu, resp. obnově, či o nich tedy (v rámci překážky věci rozhodnuté) nově (jako o téže věci) rozhodovat (viz ust. § 94 a násl. správního řádu a ust. § 100 a násl. správního řádu). Zde lze odkázat na úvahu o tom, že právní jistota musí v určitých situacích převážit nad právní čistotou. Jinými slovy tedy správní akty, které byly vydány bez omezení doby platnosti, zůstávají pro jejich adresáta i nadále platné, přičemž ten se může na jejich základě dovolávat práv, která mu z nich tkví.</p>	<p>Konstatování. Materiál vychází právě z potřeby zachování principu právní jistoty investorů a to v maximální možné míře při současném dodržení požadavků zákona č. 39/2015 Sb., který předjímá potřebu ověřujících stanovisek, resp. Určuje, co se bude dít v případě, kdy ověřovací stanovisko nebude moci být vydáno. Věcně byl stav argumentace právní jistotou před zástupci EK DG ENV neobhajitelný, jakkoliv z odborného hlediska nelze jinak, než s ním souhlasit. Bohužel je ČR stále pod „dotačním deštníkem“, kde si nemůže dovolit prosazovat věci silou a to kor v případě projektů, na které chce příspěvek z fondů EU.</p>
12	KZPS	<p>V návaznosti na vše shora uvedené je tak třeba především definovat, zda existentní a platná podkladová rozhodnutí, která dle národní legislativy nelze již jakkoliv revidovat, a která současně sama o sobě (nebo jejich podklady) neodpovídají požadavkům směrnice 2011/92/EU, nebudou na překážku financování z Operačního programu doprava 2014 – 2020. V případě, že tomu tak bude, tj. uvedená rozhodnutí budou na překážku financování z Operačního programu doprava 2014 – 2020, bude třeba se dále zabývat hledáním cesty, jak stávající či novou právní úpravou dosáhnout právě oné revize takovýchto rozhodnutí tak, aby tato byla v souladu s požadavky směrnice 2011/92/EU, resp. s podmínkami pro financování z Operačního programu doprava 2014 – 2020.</p>	<p>Konstatování. MD si je tohoto stavu vědomo a připravuje zpracování analýz a návrhu dalšího postupu v dané záležitosti. V současné době je však klíčové, aby bylo zahájeno zpracování věcných podkladů pro možnost opakování procesu EIA, přičemž rozhodnutí ve smyslu této připomínky může být přijato a aplikováno až následně. Ve vztahu k řešení připomínky je jedním ze silných nástrojů, který by řešení usnadnil, zavedení institutu koordinovaného řízení alespoň v rozsahu v jakém byl dosud dojednáán (i když by bylo vhodnější koordinovat pod řízení i vodoprávní řízení a řízení o výjimkách dle ZoOPK), přijetí „velké novely stavebního zákona“ by se tak nemělo zbytečně zdržovat.</p>

13	KZPS		Doporučujeme, aby probíhající nové procesy posuzování podle EIA, byly v pravidelných periodách z úrovně ministerstva dopravy sledovány a vyhodnocovány. O plnění těchto cílů bude informována Vláda ČR.	Akceptováno. Vláda bude dle textu UV pravidelně informována.
14	KZPS	A	Materiál dle našeho názoru nevyužívá možnosti pro jakékoliv kompromisní řešení situace, která ohledně využívání stanovisek EIA vydaných dle z. č. 244/1992 Sb. u dopravních staveb vznikla.	Vysvětlení: Toto není předmětem materiálu, materiál je přípravou na scénář opakování EIA, přičemž v tuto chvíli jde především o přípravu věcných podkladů nutných pro následný proces, ať už by se jednalo o proces „nové EIA“ či jiný, nepředjímaje jaký, který by byl ještě případně dohodnut.

15	KZPS	A	<p>Materiál navrhuje jednak převod prostředků z Operačního programu doprava, které byly určeny na vybudování dopravní infrastruktury, do jiných dotačních titulů, jednak počítá s novým procesem EIA podle příslušných ustanovení zákona u všech dotčených projektů. Takové řešení situace je nejzazší ústupovou variantou, ke které mohla Česká republika dospět, přičemž z Materiálu není zřejmý jakýkoliv posun ke kompromisu.</p> <p>Máme za to, že uvedený přístup je z hlediska cílů České republiky a také z hlediska širokého spektra zástupců odborné veřejnosti, kterou zastupujeme, zcela nepřijatelný. Navrhovaný postup prakticky povede k zastavení výstavby dopravní infrastruktury, k velkému zpoždění u projektů, které jsou již rozpracované, tím k nárůstu dodatečných nákladů a k dalšímu snížení konkurenceschopnosti České republiky, jak s ohledem na čerpání dotací, tak s ohledem na neexistenci moderní dopravní infrastruktury uvnitř státu.</p> <p>Chápeme, že problematika EIA je složitá, promítá se do ní mnoho protichůdných zájmů a hledání řešení při jednání s EK může být náročné. Přesto jsme přesvědčeni, že z Materiálu nevyplývá, že by MD nebo obecně vláda, vyčerpaly všechny možnosti pro nalezení skutečně kompromisního řešení situace. S ohledem na tuto skutečnost a dále na to, jak klíčové dopady by navržený postup měl pro oblast dopravních staveb, stavebního trhu, ale i dalších trhů závislých na dopravní obslužnosti, proto navrhuje přijmout minimálně níže navrhované kroky:</p>	<p>Vysvětlení: Jedná se o reflexi na dosavadní několika měsíční neúspěšný vyjednávací proces s EK, abychom už neztráceli další čas. Materiál nehovoří o „vyčerpání všech možností vyjednávání“. MD zároveň v materiálu upozorňuje, že opakování procesu EIA dle zásad uvedených v materiálu je nejbezpečnější cestou z hlediska hrozeb rozporování povolovacích procesů a z hlediska budoucí uznatelnosti staveb pro financování z EU. Kapitola č.4 po dohodě s UV vypuštěna</p>
----	------	---	---	--

16	KZPS	A	<p>Podle nového znění článku 2 odstavců 4 a 5 směrnice EIA (ve znění směrnice č. 2014/52 EU, která je již platná) platí, že:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Členské státy mohou ve výjimečných případech vyjmout určitý záměr z ustanovení směrnice, jestliže by uplatňování těchto ustanovení nepříznivě ovlivnilo účel projektu, pokud jsou respektovány cíle směrnice. • Dále platí, že členské státy mohou projekt přijatý zvláštním vnitrostátním legislativním aktem vyjmout z ustanovení směrnice týkajících se projednání s veřejností, pokud jsou respektovány cíle směrnice. <p>Z uvedeného vyplývá, že směrnice předpokládá v určitých výjimečných případech postup mimo ustanovení směrnice a dává členským státům v tomto ohledu kompetence.</p> <p>Je zřejmé, že členský stát musí zachovat takový postup, aby respektoval cíle směrnice, nicméně je zřejmé, že v určitých případech lze učinit kompromisy zejména s ohledem na projednání dotčeného projektu s veřejností, pokud byl tento postup nahrazen legislativním procesem.</p> <p>Z Materiálu není zřejmé, zda bylo ze strany MD a dalších zainteresovaných resortů zvaženo uplatnění těchto výjimek. Zda byly s EK konzultovány a s jakým výsledkem.</p> <p>S ohledem na závažnost situace tedy navrhuje analyzovat možnost použití těchto výjimek, a to jak v jednáních s EK, tak případně čistě národním postupem.</p> <p>V tomto ohledu tedy navrhuje, aby vláda uložila MD zpracování analýzy možností použití výjimek a jejich uplatnění při vyjednávání s EK.</p>	<p>Zásadní komplikací pro navrhovaný postup je skutečnost, že znění směrnice 2014/52/EU není dosud transponováno do z. 100/2001 Sb., přičemž současné znění §4 odst. 2, transponující „výjimky“ z předchozího znění směrnice je v tomto ohledu mnohem více rigidní a v praxi ČR de facto nevyužitelné. V právním prostředí ČR se nelze jednoduše přímo řídit směrnicí. Jít cestou výjimek dle Směrnice bude však pro ČR vždy značně rizikové a to z pohledu uznatelnosti zdrojů z EU i z pohledu hrozeb rozporování v rámci vnitrostátních předpisů v povolovacích řízeních. MD tedy interní analýzou problematiky disponuje a zohledňuje ji ve vedených jednáních.</p>
----	------	---	---	---

17	KZPS	A	<p>V materiálu je uvedeno, že EK navrhla jisté řešení, které by spočívalo v postupu mimo znění směrnice EIA, pokud by podkladem pro takové řešení byla analýza záměru v určitém detailu a pokud by záměr byl na základě podkladu projednán s veřejností.</p> <p>Materiál neuvádí ohledně jednání s EK žádné další podrobnosti, nicméně z uvedeného popisu vyplývá, že EK ani ve svém striktním postoji zřejmě netrvá na dodržení všech pravidel směrnice EIA. Materiál nicméně počítá s tím, že dotčené projekty budou řešeny postupem podle zákona o EIA, tedy zcela podle směrnice o EIA.</p> <p>V této souvislosti tedy není zřejmé, proč Materiál nezvažuje stanovení určitého „flexibilnějšího“ postupu pro dotčené projekty. V tomto smyslu lze uvažovat například o zúžení možností soudního přezkumu připomínek dotčené veřejnosti, minimalizace dopadů využití opravných prostředků atd. Chápeme, že uvedený postup by mohl vyžadovat legislativní úpravu, tedy novelu zákona o EIA nebo přijetí specifického zákona k řešení dané situace, nicméně opět s ohledem na kritické dopady problematiky, máme za to, že by toto řešení mělo být zváženo.</p> <p>V tomto ohledu tedy navrhuje, aby vláda uložila MD zpracování analýzy možnosti přijetí specifické právní úpravy k řešení dané situace. Přičemž cílem této právní úpravy by bylo maximální zjednodušení procesu pro dotčené projekty při zachování cílů směrnice o EIA.</p> <p>Vzhledem k naléhavosti situace lze u této právní úpravy uvažovat i o postupu dle § 90 odst. 2 až 7 Jednacího řádu Poslanecké sněmovny, tedy schválení zákona v prvním čtení.</p>	<p>Naopak, Komise trvá na úplném naplnění všech požadavků Směrnice a nabízí ČR určitou formu „kompromisního postupu“ mimo zákonný rámec ČR, který se však velmi blíží formalizovanému procesu EIA dle zákona. MD zároveň v materiálu upozorňuje, že opakování procesu EIA dle zásad uvedených v materiálu je nejbezpečnější cestou z hlediska hrozeb rozporování povolovacích procesů a z hlediska budoucí užitelnosti staveb pro financování z EU. Novelizovat zákon o EIA specificky pro uchování stanovisek EIA vydaných dle zákona č. 244/1992 Sb. už Komise v rámci vedených jednání odmítla, navíc hrozilo, že by v rámci této novely mohlo dojít i ke zpochybnění režimu nastaveného pro záměry se stanovisky vydanými dle z. 100/2001 Sb., což by mělo ještě větší celospolečenské hospodářské dopady. Z o EIA gesčně nepřísluší Ministerstvu dopravy.</p>
----	------	---	--	--

18	KZPS	A	Vzhledem k výše uvedenému se tedy domníváme, že vláda by měla své stanovisko k dané problematice zaujmout až poté, co budou zpracovány analýzy navrhované v bodech 1 a 2 výše.	Neakceptováno, došlo by k výraznému zdržení v přípravě podkladů nutných pro zamezení rizika dalšího zdržení v přípravě staveb. Interními analýzami MD i MŽP disponuje.
	Moravskoslezský kraj + Sdružení pro výstavbu komunikace I/11-I/57 (obsahově totožné k daným komunikacím)	A	<p>Moravskoslezský kraj kvalitní a kompletnou dopravní infrastrukturu považuje za jednu ze základních podmínek rozvoje a je v jeho zájmu, aby se v realizaci dlouhodobě připravovaných staveb pokračovalo. Předložený materiál podrobně a poměrně jasně na základě dosud známých skutečností dává návod, jakým způsobem dokončit přípravu akcí, které se opírají o stanoviska EIA vydaná podle zákona č. 244/1992 Sb. Moravskoslezský kraj navrhovaný postup, vynucený stanovisky Evropské komise, bere na vědomí a je připraven poskytnout podporu urychlenému dokončení přípravy, aby stavby nadřazené dopravní infrastruktury mohly být realizovány v co nejkratším možném termínu. Konstatujeme však, že hodnocení rozsahu přípravy vybraných staveb není systémové - na příkladu z území kraje poukazujeme, že podaná informace není zcela přiléhavá zejména s ohledem na celospolečenské náklady a situaci. Jedná se např. o stavby, jejichž realizace již byla zahájena a jejichž kompletní příprava nebyla z různých důvodů dokončena, či stavby, kde příprava je v pokročilém stupni rozpracování.</p> <p>Dtto připomínku uplatnilo + Sdružení pro výstavbu komunikace I/11-I/57 (obsahově totožné k daným komunikacím)</p>	Akceptováno. Upraveno.

	Moravskoslezský kraj + Sdružení pro výstavbu komunikace I/11-I/57 (obsahově totožné k daným komunikacím)	A	<p>Za neudržitelný považujeme zužující pohled na veřejné statky postupně pořizované mimořádnými společenskými výdaji a formální přístup, kdy by navržené postupy mohly postupně a legitimní kroky přípravy zpochybnit a realizaci stavby tak významným způsobem oddálit či v konečném důsledku u některé stavby nebo její části zcela odložit. Toto riziko spatřujeme zejména u stavby D48 Frýdek-Místek, obchvat. Stejně tak považujeme za neudržitelné, aby dokončení stavby rozpracované z 95%, kde již byla vynaložena většina z celkových společenských nákladů na realizaci díla, oddalovalo posouzení vlivu na životní prostředí formálně vyvolané chybějícím povolením marginální části díla, jehož dokončení nemůže věcně změnit žádný vnější vliv díla jako takového. Toto riziko spatřujeme zejména u staveb I/11 Ostrava, prodloužená Rudná a D48 Rychaltice - Frýdek-Místek.</p>	Konstatování, se kterým MD může souhlasit, ale na situaci touto akceptací názoru Moravskoslezského kraje nic nezměníme.
	Moravskoslezský kraj	A	<p>Současně konstatujeme, že předkládaný materiál naznačuje možné zpochybnění připravených investičních záměrů, u kterých se již nepředpokládají návazná řízení a jejichž příprava byla dokončena zcela v souladu s dříve platným a účinným zákonem č. 244/1992 Sb., aniž by stanovil způsob zajištění jejich realizace. Na území Moravskoslezského kraje se přitom jedná o stavby mimořádného dopravního významu - D48 Rybí - MÚK Rychaltice; D56 Frýdek-Místek, připojení na D48 a I/57 Krnov SV obchvat.</p>	Vysvětleno. Předpokládá se, že stavby s vydanými stavebními povoleními budou moci být dle těchto stavebních povolení také zrealizovány. Materiál však nebude o tuto oblast řešení doplňován.

	Moravskoslezský kraj	A	Moravskoslezský kraj požaduje zpracování výše uvedených systémových <u>zásadních připomínek</u> tak, aby významné stavby dopravní infrastruktury mohly být připraveny a realizovány v nejkratších možných termínech na celém území České republiky a opakovaně deklaruje svou připravenost poskytnout veškerou podporu urychlenému dokončení přípravy a naplnění výše uvedeného cíle. Víťame aktivní přístup Ministerstva dopravy vyjádřený tímto návrhem a s vědomím celospolečenských důsledků apelujeme zejména na celkový kontext a význam posuzovaných dopravní staveb, které primárně naplňují funkci veřejného statku a omezují působení externalit dopravy na zdraví a život obyvatel.	Vzato na vědomí. MD kvituje dlouhodobou podporu Moravskoslezského kraje v oblasti zajištění racionálně odůvodnitelného rozsahu dopravní infrastruktury v kraji.
	Sdružení pro výstavbu komunikace I/11-I/57	N	Do zpracovaného návrhu postupu požadujeme jednoznačně upřesnit, podle jakého stupně projektové dokumentace bude nová EIA vyhotovena. Podle našeho názoru to může být výhradně dokumentace pro stavební povolení (DSP).	Vysvětleno. Materiál je obecného charakteru, tam kde je DSP, bude se vycházet z DSP, tam kde není, bude se vycházet z DÚR. Proto je použit termín aktuální stupeň projektové dokumentace.
	Sdružení pro výstavbu komunikace I/11-I/57	N	Navrhujeme upravit návrh usnesení vlády takto: II. ukládá ministru životního prostředí bezodkladně zahájit vydání závazných stanovisek k ověření souladu ke konkrétním záměrům, u nichž není možné ze strany příslušného úřadu vydat souhlasné ověřovací stanovisko.	Neakceptováno, vysvětleno. Usnesení nebude upravováno. Bude postupováno individuálně tak, aby doba mezi vydáním negativního ověřovacího stanoviska a vydáním nového stanoviska EIA (či ev. nového ZZŘ) byla minimalizována, což je potřebné z titulu probíhajících řízení.

1	ÚV ČR - VÚV	A	<p>K seznamu projektů žádáme:</p> <ul style="list-style-type: none"> » U každého projektu v samostatném sloupci uvést míru vypořádanosti výkupu pozemků v %; » K uvedené alokaci u jednotlivých projektů – prosíme, rozepsat ke každému projektu jaký bude podíl EU prostředků a podíl zdrojů z rozpočtu SFDI (národní prostředky); » V seznamu jasně identifikovat stavby, u kterých bude probíhat další jednání s Evropskou komisí nad možností aktualizace stávajícího stanoviska EIA; » U každého projektu jasně identifikovat harmonogram / stav realizace (archeologické průzkumy atd.); » Upřesnit, co znamená „rescreening v roce 2015“ u projektu „103 R48 Rychaltice – Frýdek- Místek“ 	<p>Akceptováno / vysvětleno</p> <ul style="list-style-type: none"> • Akceptováno - u relevantních staveb u příslušného stupně přípravy bude uvedeno • Akceptováno – bude doplněno • Vysvětleno - V současné době není jednání o seznamu ukončeno • Vysvětleno – nelze v současné době přesně identifikovat. K dispozici je pouze předpokládaný harmonogram. • Akceptováno – bude upřesněno
2	ÚV ČR - VÚV	A	<p>Strana 2 druhý odstavec odspoda v předkládaném materiálu, žádáme vypustit sdělení „z pohledu Evropské komise“. Toto sdělení by mohlo být ve vztahu k dalšímu jednání s Evropskou komisí a v daném kontextu zavádějící.</p>	<p>Akceptováno. Vypuštěno bez náhrady</p>
3	ÚV ČR - VÚV	A	<p>Vypustit poslední odstavec na straně 3 v předkládaném materiálu. Zadání nových stanovisek EIA pro předmětné stavby je plně v kompetenci ministra dopravy</p>	<p>Neakceptováno / vysvětleno Odstavec se vztahuje k celému předkládanému materiálu. Není možné jej vypustit. Bude upraveno v textu.</p>

4	ÚV ČR - VÚV	A	<p>V části 4 materiálu žádáme doplnit o komplexní analýzu národohospodářských dopadů navrhovaných opatření a s tím souvisejících možných scénářů vývoje.</p> <p>Materiál je také třeba doplnit o konkrétní dopady na OP Doprava, které by podložily tvrzení týkající se možné realokace. Prioritou dalšího možného postupu musí být prevence vzniku rizika absolutní ztráty prostředků. Z tohoto pohledu by měla být společně s relevantními řídicími orgány (MMR-NOK, ŘO IROP, ŘO OP ŽP) vyhodnocena i varianta možné realokace ohrožených finančních prostředků do jiných operačních programů. Dále požadujeme materiál doplnit o postup, jak budou případně navrhovaná opatření realizována.</p> <p>Upozorňujeme na nezbytnost koordinace s MMR – NOK v této věci, v souladu s kompetenčním zákonem.</p> <p>Při návrhu realokace bude nutné zohlednit i původní zacílení uvolněných prostředků (tematická koncentrace), aby nebyly ohroženy definitivní ztrátou. V případě, že text nebude takto doplněn, doporučujeme zvážit, aby výsledný materiál neobsahoval sdělení ve vztahu k realokaci v rámci OP Doprava a shrnoval jen obecné scénáře vývoje.</p>	<p>Vysvětleno, dle dohody s UV nebude součástí, bod 4 byl vypuštěn.</p> <p>Vysvětleno. Bod 4 byl vypuštěn.</p> <p>Bod č.4 vypuštěn.</p> <p>Vysvětleno. Bod 4 byl vypuštěn.</p>
5	ÚV ČR - VÚV	A	<p>V části 4 materiálu žádáme, aby bylo vypuštěno sdělení, že je tento postup pro Evropskou komisi přijatelný, případně žádáme, aby bylo doloženo, kdy bylo toto tvrzení ze strany Evropské komise deklarováno. V opačném případě by toto konstatování mohlo být vnímáno jako zavádějící ve vztahu k dalšímu možnému jednání s Evropskou komisí.</p>	<p>Vysvětleno. Bod 4 byl vypuštěn.</p>

6	ÚV ČR - VÚV	N	<p>Poslední odstavec v úvodní části textu doporučujeme vypustit úvodní část. Začít „Ministerstvo dopravy proto navrhuje“. V současné chvíli je velmi obtížně hodnotitelné co má být vnímáno jako pozitivní výsledek jednání. Je proto vhodnější nepředjímat případné závěry dalších jednání s Evropskou komisí.</p>	<p>Vysvětleno. Text neinformuje o budoucnosti, ale popisuje výsledek minulých jednání s EK</p>
1	HKČR	A	<p>Výjimky předvídané směrnicí</p> <p>Podle nového znění článku 2 odstavců 4 a 5 směrnice EIA (ve znění směrnice č. 2014/52 EU, která je již platná) platí, že:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Členské státy mohou ve výjimečných případech vyjmout určitý záměr z ustanovení směrnice, jestliže by uplatňování těchto ustanovení nepříznivě ovlivnilo účel projektu, pokud jsou respektovány cíle směrnice. • Dále platí, že členské státy mohou projekt přijatý zvláštním vnitrostátním legislativním aktem vyjmout z ustanovení směrnice týkajících se projednání s veřejností, pokud jsou respektovány cíle směrnice. <p><u>Z uvedeného vyplývá, že směrnice předpokládá v určitých výjimečných případech postup mimo ustanovení směrnice a dává členským státům v tomto ohledu kompetence.</u></p> <p>Je zřejmé, že členský stát musí zachovat takový postup, aby respektoval cíle směrnice, nicméně je zřejmé, že v určitých případech lze učinit kompromisy zejména s ohledem na projednání dotčeného projektu s veřejností, pokud byl tento postup nahrazen legislativním procesem.</p> <p><u>Z Materiálu není zřejmé, zda bylo ze strany MD a dalších zainteresovaných resortů zvaženo uplatnění těchto výjimek. Zda byly s EK konzultovány a s jakým výsledkem.</u></p>	<p>Vysvětleno. V situaci ČR se jedná o mnoho projektů a ne o jednotlivé případy. V této věci budou probíhat další jednání.</p>

2	HKČR	A	<p>Kompromis navrhovaný EK</p> <p>V materiálu je uvedeno, že EK navrhla jisté řešení, které by spočívalo v postupu mimo znění směrnice EIA, pokud by podkladem pro takové řešení byla analýza záměru v určitém detailu a pokud by záměr byl na základě podkladu projednán s veřejností.</p> <p>Materiál neuvádí ohledně jednání s EK žádné další podrobnosti, nicméně z uvedeného popisu vyplývá, že <u>EK ani ve svém striktním postoji zřejmě netrvá na dodržení všech pravidel směrnice EIA</u>. Materiál nicméně počítá s tím, že dotčené projekty budou řešeny postupem podle zákona o EIA, tedy zcela podle směrnice o EIA.</p> <p>V této souvislosti tedy <u>není zřejmé, proč Materiál nezvažuje stanovení určitého „flexibilnějšího“ postupu pro dotčené projekty</u>. V tomto smyslu lze uvažovat například o zúžení možností soudního přezkumu připomínek dotčené veřejnosti, minimalizace dopadů využití opravných prostředků atd.</p> <p>Chápeme, že uvedený postup by mohl vyžadovat legislativní úpravu, tedy novelu zákona o EIA nebo přijetí specifického zákona k řešení dané situace, nicméně opět s ohledem na kritické dopady problematiky, máme za to, že by toto řešení mělo být zváženo.</p> <p><u>Žádáme proto vládu, aby uložila MD zpracování analýzy možnosti přijetí specifické právní úpravy k řešení dané situace. Cílem této právní úpravy by bylo maximální zjednodušení procesu pro dotčené projekty při zachování cílů směrnice o EIA.</u></p>	<p>Vysvětleno: Komplexní právní úprava byla by časově velmi náročnější, než navrhovaný postup. Tento materiál je zaměřen na rychlé řešení akutně nastalé situace, a proto je nutné tento materiál přijmout v časově velmi krátké době. Oba procesy mohou probíhat paralelně.</p>
---	------	---	---	--

3	HKČR	A	Podklady pro stanovisko vlády Vzhledem k výše uvedenému máme za to, že vláda by měla své stanovisko k dané problematice zaujmout až poté, co budou zpracovány analýzy navrhované v bodech 1 a 2 výše.	Vysvětleno, viz. předchozí připomínky
---	------	---	--	---------------------------------------

V Praze 3. června 2016

Vypracoval: Mgr. Robert Spáčil, Ph.D.

Podpis: