

Důvodová zpráva

Obecná část

1. Zhodnocení platného právního stavu

Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů, obsahuje jako jednu ze svých podstatných částí speciální úpravu povolovacích procesů a postupů při získávání potřebných práv pro výstavbu dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací.

Tato úprava vychází z obecné úpravy obsažené zejména ve stavebním zákoně, zákoně o vyvlastnění a dalších právních předpisech.

Přestože tyto obecné předpisy jsou v poslední době novelizovány s cílem zefektivnit postupy správních úřadů tak, aby získání potřebných povolení pro výstavbu bylo jednodušší, rychlejší a zbytečně nezatěžovalo žadatele ani samotné správní úřady, problematika výstavby dopravní infrastruktury je natolik specifická, že ani stávající úprava v zákoně č. 416/2009 Sb., ani nově zaváděné či upravené instituty v obecné právní úpravě, zejm. ve stavebním zákoně, nepovedou k takové optimalizaci povolování a majetkoprávní přípravy staveb dopravní infrastruktury, aby došlo k jejich dostatečnému urychlení.

Další oblastí, která způsobuje v praxi zbytečnou administrativní zátěž, je zřizování, změna nebo zrušení práv odpovídajících věcným břemenům nebo práv stavby potřebným pro výstavbu dopravní infrastruktury, a to zejména postup, který vede k určení úplaty za tato práva.

2. Důvod předložení a vysvětlení nezbytnosti nové právní úpravy

Současná praxe ukazuje, že největším problémem při přípravě staveb dopravní infrastruktury jsou časové prodlevy způsobené nemožností zahájit stavební práce, a to zejména v důsledku přezkumu některých dílčích rozhodnutí, a rovněž obstrukční jednání některých jednotlivců, které ve svém důsledku zablokují výstavbu rozsáhlých úseků dopravní infrastruktury.

Obecným cílem navrhované právní úpravy je zefektivnění procesu povolovacího řízení k nejvýznamnějším stavbám dopravní infrastruktury se současným zachováním adekvátní možnosti obhájit své zájmy všem dotčeným subjektům.

Cílem navrhované právní úpravy je také více sjednotit správní praxi v povolování vybraných staveb dopravní infrastruktury, zejména v oblasti vedení územního řízení, které je v současné době svěřeno obecním úřadům obcí s rozšířenou působností. Kromě sjednocení správní praxe dojde centralizováním vybraných činností k vyšší míře odborné specializace příslušných úředníků, která je obzvláště v případě nejvýznamnějších staveb dopravní infrastruktury mimořádně potřebná. Tato potřeba se navíc bude v budoucnosti ještě navyšovat se zaváděním nových technologií, jako jsou například vysokorychlostní železniční tratě.

Předložený návrh dále obsahuje nové instituty, jejichž cílem je umožnit co nejčasnější zahájení přípravných prací. Jedná se zejména o eliminaci časových prostojů způsobených zdoluhavým řešením dílčích otázek v rámci některých řízení a přezkumem jednotlivých

rozhodnutí a o stanovení povinnosti strpět určité činnosti související s přípravou staveb ještě před vydáním finálního povolení.

Tyto nové instituty najdou své uplatnění v situaci, kdy je již zřejmé, které pozemky budou výstavbou dopravní infrastruktury dotčeny, avšak stávající právní úprava neumožňuje povolovací proces zcela dokončit, zejména v souvislosti s probíhajícím přezkumem některého z dílčích rozhodnutí, v jehož důsledku však již zpravidla nedojde k takové změně rozhodnutí, která by vedla k tomu, že by se výstavba nakonec nerealizovala, ale pouze jsou zhojovány případné dílčí nedostatky rozhodnutí (např. sporná výše ceny pozemku, atd.).

V oblasti oceňování věcných břemen a práv stavby se navrhuje umožnit sjednat za zřizované, měněné či rušené právo odpovídající věcnému břemenu nebo právo stavby úplatu v minimální výši, aniž by bylo nezbytné předchozí zpracování znaleckého posudku. V současné době se při stanovení výše úplaty za věcné břemeno nebo právo stavby zřizované, měněné nebo zrušované smluvně pro potřeby výstavby dopravní infrastruktury použije postup obdobný jako pro sjednání kupní ceny za nemovitost potřebnou pro výstavbu dopravní infrastruktury. Sjedná se tedy úplata ve výši ocenění vyplývajícího ze znaleckého posudku vynásobená příslušným bonusem. Vzhledem k tomu, že se často jedná o velmi nízké částky, a vlastníci příslušných nemovitostí nebyli ochotni za tyto částky nechat své nemovitosti potřebnými věcnými břemeny zatížit smluvní cestou, byla v roce 2016 v zákoně stanovena minimální výše úplaty ve výši 1 000 Kč. To znamená, že pokud je ocenění stanovené znaleckým posudkem a vynásobené příslušným bonusem nižší než 1 000 Kč, sjedná se úplata ve výši 1 000 Kč. Přestože tento postup zvyšuje ochotu vlastníků ke smluvnímu zřizování, měnění či rušení věcných břemen nebo práv stavby, což vede ke snížení počtu případů, ve kterých je nutné vést vyvlastňovací řízení, i nadále uzavření každé smlouvy musí předcházet nutnost zpracování znaleckého posudku, kterým se příslušné právo ocení. Znalecký posudek je nutné zpracovat i v případě, kdy je evidentní, že i po vynásobení příslušným bonusem bude ocenění nižší než 1 000 Kč. Se zpracováním znaleckého posudku jsou spojeny nemalé finanční náklady (každý v řádu několika tisíc korun), ale i časové prostoje.

Navrhuje se proto možnost nabídnout vlastníkovi za zřizované, měněné či rušené právo odpovídající věcnému břemenu nebo právo stavby zákonem stanovenou výši úplaty. Pokud nebude vlastník zatěžované nemovitosti s touto cenou souhlasit, bude přistoupeno ke zpracování znaleckého posudku a pokud nebude akceptovat ani toto ocenění (které může být výsledně i nižší), bude následovat, tak jako dosud, vyvlastňovací řízení.

Minimální úplata se navrhuje navýšit na 10 000 Kč, a to jednak za účelem zvýšení motivace vlastníků zatěžovaných nemovitostí k tomuto postupu, ale současně i s ohledem na současné náklady, které jsou vynakládány na zpracování znaleckých posudků a které budou tímto postupem eliminovány. Navržený postup povede zároveň i k urychlení procesu získávání těchto potřebných práv, neboť zpracování každého znaleckého posudku vyžaduje i nemalou časovou dotaci.

3. Předpokládaný hospodářský a finanční dopad navrhované úpravy

V souvislosti s přijetím navrhované právní úpravy a následně s její aplikací lze očekávat zkrácení doby potřebné pro vyřízení potřebných povolení a získání majetkových práv pro nejvýznamnější stavby dopravní infrastruktury. Díky této skutečnosti by mělo dojít k dřívější výstavbě těchto staveb dopravní infrastruktury a v konečném důsledku ke zlepšení kvality života obyvatel i posílení konkurenceschopnosti jednotlivých regionů.

Kromě snižování bariér obchodu má totiž kvalitní dopravní infrastruktura pozitivní vliv na časovou náročnost přepravy, což přináší finanční i časové úspory všem, kdo dopravní infrastrukturu využívají. Zlepšená dostupnost má také pozitivní vliv na zaměstnanost, jelikož zvyšuje flexibilitu trhu práce a snižuje náklady na dojíždění do práce. Dalším přínosem strategicky důležitých staveb dopravní infrastruktury je odklon dopravy z měst a obcí a s ním spojené pozitivní dopady. Oddalováním všech těchto efektů dochází k výrazným ekonomickým ztrátám.

Pozitivní dopad v důsledku urychlení povoloovacího procesu plyne zejména z eliminace makroekonomických ztrát z oddalování výstavby.

Dále je třeba zdůraznit přínosy modernizace a dostavby infrastruktury ve formě zvýšení bezpečnosti silničního provozu, významného společenského parametru, ve kterém Česká republika výrazně zaostává za průměrem Evropské unie. Nové, zejména silniční stavby, odvádí dopravu mimo stávající silnice, které jsou svými návrhovými parametry častým zdrojem dopravních nehod (dáno historickým vývojem trasování silnic, vedením zastavěným územím apod.). Odstranění těchto nehodových míst nebo alespoň snížení intenzity dopravy v těchto místech a tím i snížení pravděpodobnosti vzniku nehody je tedy dalším poměrně významným argumentem pro urychlení výstavby nové dopravní stavby.

V souvislosti s centralizací vedení územního řízení u vybraných staveb dopravní infrastruktury u specializovaných obecních úřadů obcí s rozšířenou působností bude nezbytné přerozdělení finančních prostředků na činnost stavebních úřadů. Přestože je tato speciální úprava místní příslušnosti omezena pouze na vybraný okruh staveb dopravní infrastruktury a týká se pouze vedení územního řízení, k určitému navýšení agendy u daných stavebních úřadů v této souvislosti dojde. Na druhou stranu však dojde k odpovídajícímu úbytku agendy u ostatních obecních stavebních úřadů.

Navýšení nákladů si vyžádá zvýšení minimální úplaty za zřízení, změnu nebo zrušení práva odpovídajícího věcnému břemenu nebo práva stavby. Současně se však navrhuje zrušení nutnosti zpracování znaleckého posudku před sjednáním této minimální úplaty, v jehož důsledku dojde k úspoře na nákladech za vypracování těchto znaleckých posudků.

4. Zhodnocení souladu návrhu zákona s mezinárodními smlouvami podle čl. 10 Ústavy a s ústavním pořádkem České republiky

Navrhovaná právní úprava odpovídá ústavnímu pořádku České republiky a neodporuje ani mezinárodním smlouvám podle článku 10 Ústavy ČR, kterými je Česká republika vázaná, a není v rozporu s právními akty Evropské unie.

Z hlediska ústavní konformity návrhu je stěžejní posouzení úpravy vydávání mezitímního rozhodnutí v řízení o vyvlastnění.

Dalším opatřením, u něhož je vhodné posoudit jeho soulad s ústavním pořádkem České republiky, je vyloučení odvolání proti rozhodnutí o předběžném uvedení v držbu.

Cílem tohoto opatření je snaha co nejvíce zkrátit řízení před správními orgány a dosáhnout tak pravomocného správního rozhodnutí týkajícího se vyvlastnění. Ústavní soud již ve svém nálezu ze dne 19. října 2004 (sp. zn. II. ÚS 623/02) konstatoval, že „Listina ani Úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod (vyhlášena pod č. 209/1992 Sb., dále jen "Úmluva") negarantují základní právo na dvou- či víceúrovňové rozhodování ve správním řízení a dokonce ani v řízení soudním (s výjimkou výroku o vině a trestu dle čl. 2 Protokolu č. 7 Úmluvy). Pokud by zákon správní řízení koncentroval do jednoho stupně, nebylo by na této

úpravě samo o sobě nic protiústavního [např. německé správní řízení je vybudováno zásadně jako jednostupňové, srov. *Verwaltungsverfahrensgesetz* (zákon o správním řízení), BGBl I S. 1253 ze dne 25. 5. 1976].“ Z citovaného nálezu vychází též judikatura Nejvyššího správního soudu, jenž například v rozsudku ze dne 25. října 2005 (sp. zn. 2 As 47/2004) uvedl, že „nelze přisvědčit stěžovateli v právním názoru, že mezi základní zásady rozhodování o právech a povinnostech správními orgány patří rozhodování ve dvou stupních (možnost odvolání ke správnímu orgánu). Takovýto závěr z ničeho nevyplývá.“ V rozsudku ze dne 25. května 2011 (sp. zn. 2 As 37/2011) Nejvyšší správní soud uvedl, že „dvojinstančnost správního řízení nepředstavuje imperativ, který by musel být ve všech typech správního řízení splněn.“

Posoudit ústavnost návrhu je vhodné i v oblasti úpravy směřující k co nejefektivnějšímu soudnímu přezkumu.

Vzhledem k tomu, že i v případě rozhodnutí o předběžném uvedení v držbu se bude jednat o rozhodnutí podle zákona o vyvlastnění, již na základě stávajících ustanovení zákona o urychlení výstavby se uplatní zkrácení lhůt pro podání žaloby na polovinu (§ 2 odst. 2) a zvláštní podmínky pro přiznání odkladného účinku žaloby (§ 4 odst. 2). Novým, speciálním opatřením je zkrácení lhůty, ve které má soud o žalobě rozhodnout, na 30 dnů. Tuto lhůtu přitom nelze považovat za nepřiměřeně krátkou, neboť vzhledem k omezenému rozsahu rozhodnutí odpadne nejsložitější část přezkoumávání standardního rozhodnutí o vyvlastnění, tedy výroků o náhradě za vyvlastnění. U staveb dopravní infrastruktury je navíc přezkum splnění některých podmínek pro vyvlastnění jednodušší, zejména s ohledem na stanovení jejich veřejné prospěšnosti ve stavebním zákoně, zákoně o pozemních komunikacích a zákoně o drahách, nebo též s ohledem na prokazování souladu stavebních záměrů s cíli a úkoly územního plánování na základě územně plánovací dokumentace. Při zohlednění těchto skutečností je lhůta 30 dnů pro soudní přezkum dostatečná a nezasahuje do práva na efektivní soudní ochranu.

Předkládaný soubor navrhovaných opatření lze považovat za proporcionální, jelikož je způsobilý dosáhnout sledovaného cíle, při pluralitě možných alternativních řešení je nejšetrnější k dotčeným právům (zejména k právům na vlastnictví a soudní ochranu) a pozitiva spojená s navrženou úpravou převyšují potenciální negativa. Návrh je tedy způsobilý dosáhnout vytyčeného cíle, kterým bylo navrhnout ústavně konformní řešení.

Zvláštní část

K čl. I

K bodu 1

Do výčtu působnosti zákona o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací se za účelem odstranění pochybností navrhuje výslovně doplnit, že se vztahuje i na získávání potřebných majetkových práv, tedy zejména na řízení o vyvlastnění.

K bodu 2

K § 2e

Navrhuje se v každém kraji určit jeden stavební úřad, který bude příslušný k vedení územního řízení pro vybrané stavby dopravní infrastruktury (uvedené v příloze k zákonu). V případě většiny krajů se bude jednat o obecní úřad obce s rozšířenou působností v sídle kraje. Sídla krajů jsou definována přímo ústavním zákonem.

Odlišná situace je v případě Středočeského kraje, který má sídlo v Praze a u něhož tudíž nelze aplikovat toto obecné pravidlo. Současně se na území tohoto kraje nachází mnohem více předmětných staveb než v ostatních krajích. Navrhuje se proto v zákoně stanovit tři obecní úřady obce s rozšířenou působností, z nichž krajský úřad určí vždy jeden, který povede konkrétní územní řízení. Zvoleny byly stavební úřady s největšími zkušenostmi a přihlédnuto bylo rovněž k územnímu pokrytí dopravní infrastruktury uvedené v příloze zákona.

Obdobně je přistoupeno k určování místní příslušnosti stavebního úřadu v případě územního řízení týkajícího se vybraných staveb dopravní infrastruktury nacházejících se na území hlavního města Prahy, kde bude Magistrát hlavního města Prahy provádět volbu ze stavebních úřadů v jeho územním obvodu, tedy z úřadů městských částí.

V případě staveb, které procházejí územím více krajů, případně i územím hlavního města Prahy, bude místně příslušný úřad určovat Ministerstvo pro místní rozvoj.

K § 2f

Za účelem maximální efektivity povolování nejvýznamnějších staveb dopravní infrastruktury a s ohledem na časté obstrukce bránící výstavbě těchto staveb prováděných ve veřejném zájmu se navrhuje, aby příslušné osoby (zejména vlastníci a uživatelé pozemků) byli povinni strpět provádění přípravných prací (zejména měření, průzkum půdy a podzemních vod), které jsou zcela nezbytné pro adekvátní přípravu těchto staveb, a to po předchozím oznámení. Odpovídající oprávnění bude náležet pouze oprávněnému investorovi definovanému ve stavebním zákoně. Oprávněný investor bude mít povinnost uvést pozemek v předešlý stav, a pokud to nebude možné, bude zachováno právo vlastníka či jiného uživatele na náhradu veškeré vzniklé škody. Obdobná úprava povinnosti vlastníků a uživatelů nemovitostí strpět provádění přípravných prací je již obsažena například v energetickém zákoně a zákoně o vodovodech a kanalizacích. Na náhradu škody se použije úprava v občanském zákoníku.

K § 2g

V současné době se v praxi nečastěji objevují průtahy ve výstavbě dopravní infrastruktury způsobené prodlení při provádění přeložek technických sítí a dopravních komunikací. Bez zajištění těchto opatření však nelze dopravní stavbu provést. Navrhuje se proto stanovit lhůtu 12 měsíců pro provedení přeložky, resp. 18 měsíců, pokud nejsou v okamžiku právní moci rozhodnutí umožňujícího realizaci přeložky nebo překládky zajištěna majetková práva k pozemkům. Tato lhůta se však neuplatní v případech, kdy došlo k okolnostem, které brání provedení přeložky a které nezavinila povinná osoba (např. při výběrovém řízení na zhotovitele, který nemohl být včas vybrán v důsledku napadení postupu při zadání veřejné zakázky). Současně se navrhuje jednoznačně stanovit, že náhrada nákladů vynaložených na vyvolanou přeložku sítě nepřekročí nutně vynaložené náklady. Tato úprava má za cíl zvýšit efektivitu vynakládání veřejných prostředků.

K bodu 3

Navrhuje se navýšit minimální výši úplaty za zřízení, změnu nebo zrušení práva odpovídajícího věcnému břemenu nebo práva stavby, a to na 10 000 Kč, přičemž se upouští od nutnosti zpracovávat před sjednáním této úplaty znalecký posudek oceňující příslušné právo. V případě, že vlastník zatěžované nemovitosti nebude s touto výší souhlasit, bude možné přistoupit ke zpracování znaleckého posudku a cenu určit, tak jako dosud, postupem podle § 3b odst. 1 a 2.

K bodu 4

Navrhuje se zavést institut předběžného uvedení v držbu, a to z důvodu podpory větší efektivity a rychlosti výstavby vybraných staveb dopravní infrastruktury v situacích, kdy vyvlastňovací řízení je prodlužováno výhradně sporem o výši náhrady za vyvlastnění.

Institut předběžného uvedení v držbu cílí na zabránění nákladným průtahům ve výstavbě v případě sporů s vlastníky pozemků o výši náhrady za vyvlastnění, aniž by jakkoli omezoval či zasahoval do práva vyvlastňovaného domáhat se této náhrady v odpovídající výši. Vzhledem k tomu, že pozemky budou již určeny v rozhodnutí o povolení umístit a povolit stavbu dopravní infrastruktury uvedenou v příloze zákona, resp. že v rámci zahájeného vyvlastňovacího řízení musí již být posouzena převaha veřejného zájmu nad zájmem soukromého vlastnictví, není v případě institutu předčasného uvedení v držbu nutné čekat na výsledek vyvlastňovacího řízení a stavební práce mohou být neprodleně zahájeny, bez zbytečných a nákladných průtahů. Navrhovaná úprava obsahuje hmotněprávní i procesněprávní normy. Navrhuje se výslovně stanovit subsidiární použití ustanovení zákona o vyvlastnění, jelikož uvedení v předběžnou držbu je součástí vyvlastňovacího řízení. Je nutné podtrhnout, že tento institut v žádném případě nerozšiřuje okruh případů, kdy lze omezit práva vyvlastňovaného ani nijak nezjednodušuje podmínky vyvlastnění. Právě naopak, navrhovaná úprava stanoví navíc podmínku potřeby zahájit bez zbytečného odkladu práce. Pouze v těch případech, kdy je jisté, že k vyvlastnění by došlo, avšak není zde shoda na výši poskytnutí náhrady, stanoví ve veřejném zájmu pro specifický okruh nejdůležitějších dopravních staveb možnost provést stavební práce již v průběhu vyvlastňovacího řízení. Vyvlastňovanému přitom zachovává plný nárok na poskytnutí náhrady za vyvlastnění.

Podmínkou pro předběžné uvedení v držbu je skutečnost (kterou musí žadatel v řízení prokázat), že již bylo vydáno pravomocné stavební povolení a majetkoprávní vypořádání tak brání reálnému zahájení prací.

Další podmínkou je, že se ve stanovené lhůtě nepodařilo uzavřít dohodu o převodu práva podle zákona o vyvlastnění, resp. dle zákona o urychlení výstavby dopravní infrastruktury.

Zvláštní podmínkou stanovenou pro předběžné uvedení v držbu je potřeba bez zbytečného odkladu zahájit práce na dotčené nemovité věci. Tuto podmínku není nutné zvláště prokazovat s ohledem na ustanovení odst. 7 (postačí tak osvědčení např. listinnými důkazy prokázat, že práce již započaly na sousední nemovité věci a podle harmonogramu mají pokračovat na dotčené nemovité věci), které zajišťuje, že pokud nebudou práce skutečně fyzicky zahájené v tam stanovené lhůtě, může vyvlastňovaný požádat o zrušení předběžného uvedení v držbu a vyvlastňovací úřad mu v takovém případě vyhoví. Z tohoto důvodu se stanoví požadavek ne osvědčení této skutkové okolnosti, nikoli na její dokazování.

Právní úprava zvláště upravuje obsah a rozsah práva, které je na základě předběžného uvedení v držbu možné vykonávat (toto právo je zároveň od okamžiku právní moci rozhodnutí také předmětem držby vyvlastnitel). Obsahem tohoto práva je oprávnění na dotčené nemovité věci provést práce vymezené v rozhodnutí o předběžném uvedení v držbu a za tímto účelem dotčenou nemovitou věc nerušeně užívat. Dalšími právními účinky předběžného uvedení v držbu je nemožnost třetích osob užívat tuto dotčenou nemovitou věc. Předmětem držby získané na základě předběžného uvedení v držbu tedy není vlastnického práva, nýbrž právo, jehož obsah a rozsah je v obecné rovině stanoven v § 4a odst. 6 a následně dále specifikován v samotném rozhodnutí o předběžném uvedení v držbu, v něm mají být uvedeny konkrétní práce, které mohou být na nemovité věci do vydání rozhodnutí o vyvlastnění (či do okamžiku zrušení rozhodnutí o předběžném uvedení v držbu) prováděny. Z toho pak vyplývá, že vyvlastnitel např. není oprávněn po dobu trvání předběžného uvedení v držbu dotčenou nemovitou věc převést na jinou osobu a po tuto dobu neběží ani vydržecí doba.

Navržená úprava se opírá také o ustanovení § 991 občanského zákoníku, který stanoví: „*Kdo se ujme držby bezprostředně, aniž ruší cizí držbu, nebo kdo se ujme držby z vůle předchozího držitele nebo na základě výroku orgánu veřejné moci, je řádným držitelem.*“

V návrhu musí žadatel uvést stavební práce (činnosti), které mají být po předběžném uvedení v držbu na pozemku prováděny, a stavební úřad může rozhodnout o předběžném uvedení v držbu pouze u těchto stavebních prací (činností), tj. pouze pro účel, pro který je vedeno vyvlastňovací řízení.

Z procesního hlediska se navrhuje vyloučit aplikaci seznamování s podklady pro rozhodnutí. Jednak v dané věci nejde *de facto* o konečné rozhodnutí (tím je až rozhodnutí o vyvlastnění). Zároveň ale platí, že vyvlastňovacímu řízení vždy předchází obligatorní jednání o uzavření kupní smlouvy neb smlouvy o zřízení věcného břemene, účastníci tak jsou se všemi rozhodujícími podklady již poměrně dlouhou dobu seznámeni. Navíc, vydání rozhodnutí předchází ústní jednání, během kterého správní orgán seznámí zúčastněné osoby mimo jiné s podklady, na základě kterých má být vydáno rozhodnutí a během tohoto ústního jednání se účastníci mohou také vyjádřit k těmto podkladům. S možností vyloučit institut

možnosti vyjádřit se k podkladům rozhodnutí zcela explicitně počítá § 36 odst. 3 správního řádu (srov. „*Nestanoví-li zákon jinak (...)*“).

Navrhuje se stanovit přesnou dobu, kdy mají nastat účinky předběžného uvedení v držbu.

Možnost vyloučení odvolání se opírá mimo jiné o dosavadní konstantní judikaturu Ústavního soudu. Ústavní soud k tomu uvedl: „*Zajisté není bezpodmínečnou podmínkou nalézání spravedlnosti vytvářet systém opravných prostředků, nýbrž zejména vytvářet předpoklady pro co možná nejspravedlivější posouzení věci již v prvním stupni.*“ (srov. např. rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 29. dubna 2002 sp. zn. IV. ÚS 695/01, ze dne 11. ledna 2007 sp. zn. II. ÚS 771/06, ze dne 12. srpna 2014 sp. zn. II. ÚS 2176/14, ze dne 13. ledna 2015 sp. zn. II. ÚS 2186/14, ze dne 12. června 2014 sp. zn. IV. ÚS 548/14 či ze dne 19. ledna 2016 sp. zn. III. ÚS 2018/15, ze dne 11. listopadu 2016, sp. zn. IV. ÚS 1309/16).

Současně zůstává možnost podání správní žaloby a při splnění podmínek stanovených v soudním řádu správním rovněž možnost přiznání odkladného účinku žaloby. Ochrana práv vyvlastňovaného tak bude ve skutečnosti rychlejší, efektivnější, jednodušší a pro něj samotného méně nákladná. Stejný režim se navrhuje rovněž v případě rozhodnutí o zrušení rozhodnutí, kterým byl vyvlastnitel předběžně uveden v držbu, protože v opačném případě by v řadě situací mohl být naopak vyvlastnitel oproti vyvlastňovanému zvýhodněn (např. by mohl o odkladný účinek požádat kdykoli během řízení nebo by mohl požádat o nařízení předběžného opatření). Jednotná úprava pro obě tato rozhodnutí je rovněž systematicky přehlednější.

Navrhuje se výslovně stanovit, že vyvlastnitel je povinen nahradit majetkovou újmu též osobě, která není vyvlastňovaným a které vznikla majetková újma v důsledku nemožnosti užívat nebo požívat dotčenou nemovitou věc podle odstavce 6 tohoto paragrafu. Dále se navrhuje výslovně stanovit, že újma má být nahrazována podle ustanovení občanského zákoníku, čímž má být postaveno najisto, že nejde o náhradu újmy v režimu zákona č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem a o změně zákona České národní rady č. 358/1992 Sb., o notářích a jejich činnosti (notářský řád), ve znění pozdějších předpisů.

K bodu 5

Do zákona se doplňuje příloha, jejímž obsahem je seznam vybraných staveb dopravní infrastruktury, na něž se uplatní některé výše uvedené speciální instituty.

K čl. II

Jde o standardní přechodné ustanovení, dle něhož se již zahájená řízení dokončí podle dosavadní právní úpravy.

K čl. III a IV

Navýšení minimální úplaty za zřízení, změnu nebo zrušení práva odpovídajícího

věcnému břemenu nebo práva stavby na 10 000 Kč a upuštění od nutnosti předchozího zpracování znaleckého posudku se navrhuje i v zákoně o drahách a v zákoně o pozemních komunikacích. Zůstane tak zachován jednotný způsob stanovení výše úplaty ve všech předpisech.

K čl. V

Účinnost nové právní úpravy se navrhuje s obvyklou patnáctidenní legisvakanční lhůtou.

V Praze 31. ledna 2018

Martin Kolovratník, v. r.

Dan Ťok, v. r.

Patrik Nacher, v. r.

Milan Feranec, v. r.

Klára Dostálová, v. r.

Roman Onderka, v. r.

Jaroslav Foldyna, v. r.

Květa Matušovská, v. r.

Leo Luzar, v. r.

Zdeněk Ondráček, v. r.

Radim Fiala, v. r.

Helena Langšádlová, v. r.

Ondřej Polanský, v. r.

Věra Kovářová, v. r.

Lukáš Černožský, v. r.

Zbyněk Stanjura, v. r.

Jiří Mihola, v. r.