



Ilustrační foto / Illustrative photo

NOVELA (NE)LINIOVÉHO ZÁKONA

Autoři:

Mgr. František Korbel, Ph.D., Partner,
HAVEL & PARTNERS

Mgr. Matěj Potměšil, Senior advokát,
HAVEL & PARTNERS

V návaznosti na přijetí Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187 ze dne 7. července 2021 o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě (TEN-T) došlo k jejímu začlenění do legislativy České republiky. Stalo se tak ve formě novelizace zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon). Novela byla vyhlášena ve Sbírce zákonů dne 29. 12. 2023 pod číslem 465/2023 Sb. a nabyla účinnosti 1. 1. 2024. Součástí této novely však nakonec nebyla jen pouhá implementace evropské směrnice.

Novela se stala základem pro celou řadu dalších změn, které mohou mít pozitivní dopad na rychlost povolání významných staveb na území České republiky. Tedy těch strategicky významných. Liniový zákon se totiž nově jmenuje **zákon o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury**. Na ty z našeho pohledu nejzajímavější změny se podíváme na následujících řádcích.

Rozšíření předmětu zákona

Nově byly vymezeny a do předmětu zákona zahrnuty například **stavby pro energetickou bezpečnost, dobíjecí či vodíkové čerpací stanice, těžební infrastruktura nebo strategické investiční stavby a další**.

Došlo také k rozšíření jednotlivých druhů infrastruktur již zavedených v dosavadním znění liniového zákona, jako např. **vybraná infrastruktura pro vodní dopravu a terminály železniční a silniční dopravy**.

Zavedení zvláštních procesních odchylek

Novelizovaná právní úprava stanoví, že **k odstranění vad námitek, odvolání a rozkladu podaných po lhůtě stanovené pro jejich podání, se nepřihlíží**. Totéž platí i pro navazující žaloby proti příslušným rozhodnutím i pro opravné prostředky proti rozhodnutím o těchto žalobách. Účastníci takových řízení proto budou muset důsledně dbát na řádné a včasné uplatňování jejich procesních práv. Již nebude možné spoléhat se na tzv. blanketní podání a následnou výzvu k odstranění nedostatků. Jde o záměrnou právní úpravu směřující k eliminaci zejména účelově obstrukčních podání, které zatěžují správní úřady.

Rovněž novelizovaná právní úprava přináší **zprůsvětlení z hlediska odvolání**. Nebude-li odvolání obsahovat odvolací důvod, správní orgán k odstranění již nevyzývá. Rozsah odvolacího přezkumu se pak omezuje pouze na soulad



AMENDMENT TO THE (NON-)LINEAR ACT

Authors:

Mgr. František Korbel, Ph.D., Partner,
HAVEL & PARTNERS

Mgr. Matěj Potměšil, Senior Associate,
HAVEL & PARTNERS

Following the adoption of Directive (EU) 2021/1187 of the European Parliament and of the Council of 7 July 2021 on the simplification of measures to improve the implementation of the Trans-European Transport Network (TEN-T), the Directive was incorporated into the Czech legislation. This took the form of an amendment to Act No. 416/2009 Sb., on Accelerating the Construction of Transport, Water and Energy Infrastructure and Electronic Communications Infrastructure (the Linear Act). The amendment was published in the Collection of Laws on 29 December 2023 under No. 465/2023 Sb. and entered into effect on 1 January 2024.

However, the amendment did not simply implement the European Directive.

The amendment has become the basis for a number of other changes that may have a positive impact on the speed of permitting procedures for major structures in the Czech Republic. Especially strategic ones. The Linear Act is now called **the Act on Accelerating the Construction of Strategic Infrastructure**. In the following lines we will look at the changes we consider most interesting.

Extension of the subject of the Act

The Act now defines and includes in its subject such new terms as **energy security structures, recharging or hydrogen refuelling stations, mining infrastructure, strategic investment structures, and others**.

There has also been an extension of individual types of infrastructures already introduced in

HAVEL & PARTNERS

CONNECTED THROUGH SUCCESS

the existing wording of the Linear Act, such as **selected water transport infrastructure and rail-road terminals**.

Introduction of special procedural derogations

The amended legislation provides that **the remedy of deficiencies in objections, appeals and remonstrance submitted after the time limit set for their submission shall not be considered**. The same applies to follow-up actions against the relevant decisions and to remedies against decisions on those actions. The parties to such proceedings will therefore have to be diligent in ensuring that their procedural rights are exercised in a proper and timely manner. It will no longer be possible to rely on the so-called “blanket” submission and the subsequent request to remedy deficiencies. This is a deliberate legal regulation aimed at eliminating especially purposefully obstructive submissions that burden administrative authorities.

The amended legislation also **tightens up on appeals**. If the appeal does not contain a ground of appeal, the administrative authority shall no longer call for remedy of deficiencies. The scope of the appellate review is then limited to the conformity of the contested decision and the relevant proceedings with the law. It is therefore some form of “obligatory review procedure” instead of the standard review of an appeal, where the decision is also examined as to its factual correctness.

The motion to grant a suspensive effect must then be filed only together with the action, or cassation complaint.



Mgr. František Korbel, Ph.D., Partner,
HAVEL & PARTNERS



Mgr. Matěj Potměšil, Senior Associate,
HAVEL & PARTNERS

napadeného rozhodnutí a příslušného řízení s právními předpisy. Jde tedy o jakousi formu „obligatorního přezkumného řízení“ namísto standardního posouzení odvolání, kdy se rozhodnutí zkoumá i co do věcné správnosti.

Návrh na přiznání odkladného účinku pak musí být podáván pouze společně s žalobou, resp. kasační stížností.

Zatímco výše popsané odchylky se vztahují k řízení podle § 1 zákona o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury obecně, novela přináší i další pravidla pro jednotlivé typy záměrů.

V případě povolování záměru stavby pro energetickou bezpečnost novelizovaný zákon přináší další speciální úpravu, jako např. nemožnost odvolání proti povolení záměru nebo pravidla pro vydávání závazných stanovisek a jejich přezkum.

V novém znění zákona byl zakotven také **zvláštní režim strategických investičních staveb**. Proti rozhodnutí o povolení takových staveb tak např. také není přípustné odvolání a řízení EIA zajišťuje vždy Ministerstvo životního prostředí.

Dobrovolné rozhodnutí o dělení pozemku pro účely majetkoprávního vypořádání

V případě dělení či scelení pozemků, které jsou součástí určitého záměru stavby dopravní infrastruktury, zákon nově stanoví, že povolení podle stavebního zákona pro účely převodu práv k takovým pozemkům se nevyžaduje.

Je tedy na rozhodnutí stavebníka, zda si o povolení záměru dělení a scelování pozemku požádá, nebo zda rovnou přistoupí k uzavření kupní smlouvy na příslušnou část pozemku.

Dílčí územní rozvojový plán

Do zákona byl zakotven zcela nový institut, kterým je **dílčí územní rozvojový plán** pro vybrané záměry dopravní infrastruktury celo-

státního nebo mezinárodního významu. **O jeho pořízení rozhoduje vláda a pořizovatelem je Ministerstvo dopravy.** Jde o přechodný nástroj, který byl zaveden z důvodu, že celostátní územní rozvojový plán, který bude závazný pro rozhodování v území, je zatím v nedohlednu.

Dílčí územní rozvojový plán se považuje za územní rozvojový plán. Kdekoliv v právní úpravě se užívá pojmu územní rozvojový plán, rozumí se jím také dílčí územní rozvojový plán. Dílčí územní rozvojový plán zejména bude závazný pro rozhodování v území a při aplikaci jednotlivých vrstev územně plánovací dokumentace se uplatní jeho nadřazenost vůči nižším stupňům územně plánovací dokumentace.

Vyvlastnění a výkup pozemků či staveb

Nové znění zákona nyní výslovně stanoví, že v rámci vyvlastňovacího řízení se nepřihlíží k podání námítky požadující změnu stavby, pokud by taková změna byla v rozporu s vydaným povolením.

Zákon také výslovně upravuje fikci doručení písemnosti do zahraničí. Rozšířen byl i okruh záměrů, pro které lze vydat mezitímní vyjádření.

Zahájení majetkoprávní činnosti stavby dopravní infrastruktury

Zákon výslovně stanoví, že pokud stavba dopravní infrastruktury podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí, lze uzavřít smlouvu o získání potřebných práv již po kladném stanovisku EIA.

Máme za to, že taková možnost je i bez této výslovné právní úpravy, za předpokladu dodržení podmínek péče řádného hospodáře.

Nová třetí část

Další komplexní doplnění zákona představuje nová část třetí, která obsahuje transpoziční právní úpravu k výše zmíněné směrnici a věnuje se **stavbám vybrané transevropské dopravní infrastruktury.**

Konkrétně tato část upravuje procesy posuzování, zda je projekt v dostatečně pokročilé fázi řízení o povolení záměru.

Zákon dále ukládá povinnost Ministerstvu dopravy zveřejnit vybrané údaje týkající se povolování těchto staveb na svých internetových stránkách.

Poměrně zajímavou povinností je také povinnost stavebního úřadu, aby sám podal podnět k učinění **opatření proti nečinnosti** v případě, že v zákonné lhůtě nevydá správní orgán podkladové závazné stanovisko či vyjádření.

Závěr

Předmětná novelizace se promítá i do celé řady dalších zákonů a v některých případech jde o poměrně významné změny. Novela přitom byla schválena celkem 153 hlasy přítomných poslanců, přičemž žádný nebyl proti a pouze dva se zdrželi hlasování. Novela tak reprezentuje širokou politickou shodu nad řešenými tématy, která jsou zásadní pro další hospodářský vývoj České republiky. Společným jmenovatelem všech úprav je **urychlení a zefektivnění přípravy strategických záměrů.** Na samotném normativním textu je místy znát určitá nejednotnost a bude na příslušných orgánech, aby novou právní úpravu řádně a v souladu s jejím smyslem a účelem interpretovaly.

Přejme tedy nám všem, aby se nové právní nástroje ukázaly v praxi jako dobře využitelné, a aby Česká republika dohnala rozvoj v oblastech, v nichž v posledních letech za ostatními evropskými státy trochu zaostala.

Autor: HAVEL & PARTNERS



While the derogations described above apply to the procedure under Section 1 of the Act on Accelerating the Construction of Strategic Infrastructure in general, the amendment also introduces additional rules for individual types of projects.

In the case of permitting an energy security construction project, the amended Act introduces other special provisions, including, for example, the impossibility of filing an appeal against permitting the project or the rules for issuing binding opinions and their review.

A special regime for strategic investment structures has also been enshrined in the new wording of the Act. For example, no appeal is admissible against a decision to permit such structures, and the EIA procedure is always ensured by the Environment Ministry.

Voluntary decision on the division of land for the purpose of property settlement

In the case of division or consolidation of land that is part of a specific transport infrastructure construction project, the Act newly provides that a permit under the Building Act for the purpose of transferring rights to such land is not required.

It is therefore at the developer's discretion whether to apply for a permit for the intent to divide and consolidate the land or whether to proceed directly to the conclusion of a purchase agreement for the relevant part of the land.

Partial territorial development plan

A completely new institute was introduced into the Act, which is a **partial territorial development plan** for selected transport infrastructure projects of national or international importance.

The government decides on its procurement and the Transport Ministry procures it. This is a transitional instrument that has been introduced because the nation-wide territorial devel-

opment plan, which will be binding for decision-making in the territory, is not yet in sight.

The partial territorial development plan is considered to be a territorial development plan. Wherever the term "territorial development plan" is used in the legislation, it is also understood to mean a partial territorial development plan. In particular, the partial territorial development plan will be binding for decision-making in the territory and its superiority to lower levels of the planning documentation will be applied in the application of individual layers of the planning documentation.

Expropriation and purchase of land or structures

The new wording of the Act now explicitly provides that in the expropriation proceedings, an objection requesting a change to the structure shall not be considered if such change would be contrary to the issued permit.

The Act also expressly regulates the fiction of service of a document abroad. The list of projects for which an interim statement can be issued has also been extended.

Commencement of acquisition of land rights for a transport infrastructure structure

The Act explicitly provides that if a transport infrastructure structure is subject to an environmental impact assessment, a contract for the acquisition of the necessary rights can be concluded already after a positive EIA opinion is issued.

We consider that such a possibility exists even without this explicit provision, provided that the conditions for due care of a prudent manager are met.

New Part Three

Another comprehensive supplementation to the Act is the new Part Three, which contains

the transposition legislation to the above-mentioned Directive and deals with **selected Trans-European transport infrastructure structures**.

Specifically, this part governs the processes for assessing whether a project is at a sufficiently advanced stage of a procedure authorising a project.

The Act also obliges the Transport Ministry to publish selected data relating to the permitting of these structures on its website.

A rather interesting obligation is also the building office's obligation to file a motion, on its own initiative, to take **measures against inaction** if the administrative body fails to issue an underlying binding opinion or statement within the statutory time limit.

Conclusion

The amendment is also reflected in a number of other laws and in some cases, these are quite significant changes. The amendment was approved by a total of 153 votes of the deputies present, with none against and only two abstained. The amendment thus represents a broad political consensus on the topics addressed, which are crucial for the further economic development of the Czech Republic. The common denominator of all modifications is to **speed up and streamline the preparation of strategic projects**. There is some inconsistency in the normative text itself and it will be up to the relevant authorities to interpret the new legislation properly and in accordance with its meaning and purpose.

Let us all wish that the new legal instruments will prove to be well used in practice and that the Czech Republic will catch up in areas where it has fallen behind other European countries in recent years.

Author: HAVEL & PARTNERS