



## VÝKLADOVÉ STANOVISKO č. 11

### Mezitímní rozhodnutí podle § 4a liniového zákona v případě staveb souvisejících se stavbami dálnic, silnic I. třídy nebo celostátních drah vymezených v územním rozvojovém plánu nebo v zásadách územního rozvoje a současně uvedených v příloze k liniovému zákonu

Pokud ustanovení § 4a odst. 1 liniového zákona hovoří o právech potřebných k uskutečnění stavby dopravní infrastruktury vymezené v územním rozvojovém plánu nebo v zásadách územního rozvoje a současně uvedených v příloze k liniovému zákonu, je zřejmé, že se toto ustanovení vztahuje i na stavby s takovými záměry související ve smyslu § 1 odst. 2 písm. a) a b) liniového zákona.

#### Odůvodnění

Ustanovení § 4a odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „liniový zákon“), říká: „*Dospěje-li vyvlastňovací úřad ve vyvlastňovacím řízení, které se **týká práva k pozemku nebo ke stavbě potřebného k uskutečnění stavby dopravní, vodní nebo energetické infrastruktury vymezené v územním rozvojovém plánu nebo v zásadách územního rozvoje a uvedené v příloze k tomuto zákonu, k závěru, že podmínky pro vyvlastnění jsou s výjimkou určení výše náhrady za vyvlastnění splněny, vydá na žádost vyvlastnítele mezitímní rozhodnutí obsahující výroky podle § 24 odst. 3 zákona o vyvlastnění (dále jen „mezitímní rozhodnutí“).***“ (pozn.: zvýraznění MD)

Rovněž je třeba připomenout, že ve smyslu § 1 odst. 2 písm. a) a b) liniového zákona se za dopravní infrastrukturu považují nejen stavby dálnic, silnic I. třídy nebo celostátních drah, ale i „**stavby s nimi související**“.

Související stavby jsou svou povahou přímo spjaty se záměrem „hlavní“ stavby a tuto stavbu zpravidla věcně podmiňují – typicky bez přeložek inženýrských sítí, které jsou nejčastějšími stavbami souvisejícími, nelze realizovat ani stavbu „hlavní“.

Pokud ustanovení § 4a odst. 1 liniového zákona hovoří o právech potřebných k uskutečnění stavby dopravní infrastruktury vymezené v územním rozvojovém plánu nebo v zásadách územního rozvoje a současně uvedené v příloze k liniovému zákonu, je zřejmé, že se toto ustanovení vztahuje i na stavby s takovými záměry související ve smyslu § 1 odst. 2 písm. a) a b) liniového zákona. I v případě staveb souvisejících s takto vymezenými záměry se tedy jedná o vyvlastnění týkající se práv k pozemku nebo ke stavbě potřebných k samotnému uskutečnění stavby dopravní infrastruktury, jak vyžaduje § 4a odst. 1 liniového zákona.

Je zcela zřejmé, že zákonodárce formulací zvolenou v ustanovení § 4a odst. 1 liniového zákona nemohl mínit absurdní výklad, že by v územním rozvojovém plánu nebo zásadách územního rozvoje a v příloze k liniovému zákonu měly být vyjmenovány všechny stavební objekty, jež jsou pro uskutečnění stavby nezbytné a pro něž je možné mezitímní rozhodnutí vydat. Z hlediska legislativní techniky se rovněž jeví zcela nadbytečným uvádět v příloze k liniovému zákonu u každé jednotlivé položky text „*včetně staveb souvisejících*“, když stavby související jsou pojmově již zahrnuty v definici dopravní infrastruktury dle § 1 odst. 2 písm. a) a b) liniového zákona.

Zákonodárce si byl nepochybně vědom skutečnosti, že stavbu dopravní infrastruktury je možné fakticky zahájit až v případě získání práv k pozemkům nezbytným nejen pro samotnou stavbu dálnice, silnice I. třídy nebo celostátní dráhy (tak jak jsou definovány v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů), ale i ke stavbám souvisejícím, bez nichž by realizace „hlavní“ stavby nebyla možná. U racionálního zákonodárce nelze předpokládat úpravu, kdy by pro část téhož stavebního záměru bylo možné urychlovací institut využít a pro jinou část téhož záměru nikoliv, neboť takový zákonodárce si musí být vědom, že realizace záměru je tak rychlá jako její nejpomalejší část.

Přitom skutečnost, že si byl zákonodárce výše uvedených závěrů vědom prokázal v *zákoně č. 403/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony*, kdy doplnil novelizačním bodem obsaženým v čl. I bodě 2 definici energetické infrastruktury v liniovém zákoně právě o stavby související s odůvodněním: „*Pokud by nebylo možné zrealizovat všechny stavby, které souvisí s primární stavbou a které by znemožňovaly její uvedení do provozu nebo provoz bez dalšího, pak bylo samotné urychlení primární stavby zbytečné.*“

V Praze dne 10. října 2022

Ing. Martin Janeček  
ředitel  
Odbor liniových staveb a silničního správního úřadu