



Operačný program
**Efektívna
verejná správa**



Európska únia
Európsky sociálny fond



MINISTERSTVO
DOPRAVY A VÝSTAVBY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Vyvolané investície pri realizácii dopravných projektov – skúsenosti zo susedných krajín

(Úloha vyplývajúca z úlohy Revízie výdavkov na dopravu)

December 2018 – Január 2019

Vyvolané investície pri realizácii dopravných projektov – skúsenosti zo susedných krajín

Zhrnutie

Je zrejmé, že pri projektoch dopravnej infraštruktúry vznikajú na strane investora výdaje, ktoré majú povahou „vyvolaných investícií“, ako napr. pri prekládke elektrického vedenia, kanalizácie, oplatenia atď. Pojem vyvolané investície, príp. významovo podobné pojmy (napr. angl. *induced investments* a nem. *Auflagen*), nie sú legislatívne upravené na úrovni Európskej únie. Táto problematika je výlučne riešená na úrovni členských štátov a ich samosprávnych celkov, keďže územné a stavebné konanie je národnou kompetenciou. Z tohto dôvodu napr. v rámci pravidiel finančnej podpory z fondov EÚ sa uvádza, že oprávnenosť výdavkov na vyvolané investície posudzuje riadiaci orgán alebo sprostredkovateľský orgán individuálne.

Vzhľadom na neexistenciu jasnej definície a metodiky na posúdenie oprávnenosti vyvolaných investícií, uvádzame v tejto správe postupne príklady ako sa uplatňuje v praxi problematika vyvolaných investícií (a významovo podobných pojmov) v Česku, Maďarsku, Nemecku, Poľsku a v Rakúsku. Každý krajine je venovaná samostatná kapitola, ktorej rozsah zodpovedá množstvu a hĺbke dostupných informácií získaných z oficiálnych verejných dokumentov alebo z korešpondencie prostredníctvom Sekcie záležitostí EÚ a medzinárodných vzťahov (celé znenie textov získaných z PL a HU je súčasťou prílohy tohto dokumentu).

Po analýze jednotlivých krajín je možné konštatovať, že ich legislatíva obsahuje záväzné podmienky, ktoré musia byť zo strany investora splnené, aby dostal súhlas tretej strany na plánovanú výstavbu. Najbližšie k legislatíve SR je v tomto smere Česká republika, ktorá však má aj určité prvky (finančná spoluúčasť tretej strany), aby tretia strana nemala motiváciu vyžadovať neprimerané riešenia.

Do budúcnosti odporúčame túto problematiku v SR riešiť nasledovnými opatreniami:

- Je vhodné spracovať metodiku pre posudzovanie vyvolaných investícií, ako je to v prípade ČR.
- V rámci hodnotenia dokumentácie stavebného zámeru v časti týkajúcej sa požiadaviek na vyvolané investície efektívne využívať štátnu a rezortnú expertízu pri posudzovaní opodstatnenosti nákladov verejnej práce podľa zákona č. 254/1998 Zb. o verejných prácach a vyhlášky MVR SR č. 83/2008, ktorou sa vykonáva zákon č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach. Zvážiť možnosť úpravy zákona č. 254/1998 Zb. o verejných prácach a súvisiacich predpisov.

1. Slovenská republika

Definícia vyvolaných investícií je explicitne a vo všeobecnej podobe uvedená v podzákonnom právnom predpise, v opatrení MF SR¹, podľa ktorého je „vyvolaná investícia obstaranie majetku alebo služby, pričom tento majetok alebo službu účtovná jednotka nebude používať, ale náklady na obstaranie jej vznikli buď podľa osobitného predpisu, alebo zo zmluvy v súvislosti s obstaraním dlhodobého majetku.“

¹ Opatrenie č. 23054/2002-92, ktorým sa ustanovujú podrobnosti o postupoch účtovania a rámcovej účtovej osnove pre podnikateľov účtujúcich v sústave podvojného účtovníctva.

Na druhej strane sa však v zákonoch v oblasti dopravy výslovne uvádza, že pri výstavbe alebo zmene dopravnej infraštruktúry je investor stavby povinný vybudovať na vlastné náklady vyvolané úpravy priamo dotknutého úseku vedenia alebo iného diela, a to na úrovni technického riešenia v čase, keď bola úprava vyvolaná. Týmto spôsobom je to riešené v § 18 ods. 9 a 10 zákona č. 135/1961 o pozemných komunikáciách², v zákone 513/2009 od dráhach³ a v zákone č. 129/1996 o niektorých opatreniach na urýchlenie prípravy výstavby diaľnic a ciest pre motorové vozidlá v § 13 uvádza povinnosť investora realizovať na vlastné náklady vyvolané úpravy vedenia alebo iného diela pri výstavbe pozemnej komunikácie alebo pri jej zmene.

Vo vyhláske Ministerstva výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 83/2008 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach sa uvádzajú príklady vyvolaných investícií pre jednotlivé typy dopravnej infraštruktúry, ako napr. prekládky a rekonštrukcie súvisiacich komunikácií, vodných tokov, inžinierskych sietí, závlah, demolácií, protihlukových stien (z posúdenia hlukových pomerov a pod.), preložky a úpravy vodných tokov, preložky vodovodov, preložky a úpravy plynovodov, preložky silnoprúdových a slaboprúdových vedení, a pod. Štátna expertíza podľa zákona č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach už vo fáze prípravy projektu umožňuje overiť vhodnosť zvoleného technického riešenia stavby a preskúmať, či nie sú v projekte v rámci zahrnuté požiadavky nesúvisiace priamo so zámerom a účelom stavby.

V rámci pravidiel pre získanie finančnej podpory z fondov EÚ posudzuje oprávnenosť vyvolaných investícií riadiaci alebo sprostredkovateľský orgán individuálne (viď Manuály pre OPII a IROP). Podľa týchto pravidiel sú minimálne predpoklady pre oprávnenosť výdavkov na vyvolané investície: „(...) preukázanie priameho vzťahu k projektu a nevyhnutnosť vyvolaných investícií pre realizáciu projektu.“

² 13) Pri výstavbe pozemnej komunikácie alebo pri jej zmene je investor stavby povinný vybudovať na vlastné náklady pre vlastníka alebo prevádzkovateľa vedenia alebo iného diela len vyvolané úpravy priamo dotknutého úseku vedenia alebo iného diela, a to na úrovni technického riešenia v čase, keď bola úprava vyvolaná. Investor stavby je zároveň povinný na vlastné náklady:

majetkovoprávne vysporiadať pozemky dotknuté vyvolanými úpravami, ktoré sú priamo dotknuté výstavbou pozemnej komunikácie alebo jej zmenou v prospech vlastníka alebo prevádzkovateľa vedenia alebo iného diela na základe kúpnej zmluvy, zmluvy o zriadení vecného bremena, alebo iného právneho úkonu, ktorého predmetom je prevod alebo úprava užívania dotknutých pozemkov; vlastník alebo prevádzkovateľ vedenia alebo iného diela je povinný bezodkladne po nadobudnutí právoplatnosti kolaudačného rozhodnutia

prevziať upravený úsek vedenia alebo iné dielo vrátane pozemku, okrem prípadu uzavretia zmluvy o zriadení vecného bremena, nájomnej zmluvy alebo inej zmluvy, na základe ktorej sa vlastnícke právo v prospech vlastníka alebo prevádzkovateľa vedenia alebo iného diela neprevádza. Ostatné úpravy, ktorými sa zvýši výkonnosť alebo zmodernizuje vedenie, je investor stavby oprávnený vykonať len na základe predchádzajúcej písomnej dohody investora

³ 2) Pri stavbe dráhy alebo pri jej zmene je stavebník povinný vybudovať na vlastné náklady pre vlastníka dotknutej stavby len úpravy priamo vyvolané stavbou dráhy, a to na úrovni technického riešenia v čase vyvolanej úpravy. Vlastník dotknutej stavby je povinný bezodkladne po právoplatnosti kolaudačného rozhodnutia stavbu prevziať.

(4) Stavebník, ktorý vykonáva modernizáciu alebo významnú obnovu dráhy, pri ktorej je potrebná preložka dráhy alebo preložka vedenia križujúceho dráhu alebo súbežne smerovaného s dráhou v obvode dráhy, je povinný na vlastné náklady zabezpečiť nové umiestnenie dráhy alebo vedenia ako vyvolanú investíciu a po skončení prác dráhu alebo vedenie odovzdať vlastníkovi, ten je povinný dokončenú stavbu prevziať

2. Česká republika

V České republice otázkou vyvolaných investícií sa zaoberá zákon č. 416/2009 o urýchlení výstavby dopravnej, vodnej a energetickej infraštruktúry riešená za akých podmienok sa môžu budovať súvisiace (vyvolané) stavby a v rámci financovania projektov z fondov EÚ má Ministerstvo dopravy (Štátny fond rozvoja dopravnej infraštruktúry) spracovanú metodiku pre posudzovanie vyvolaných investícií.

Táto problematika je veľmi aktuálna aj v ČR, nakoľko v aktuálne platnom strategickom materiáli "Dopravná politika ČR pre obdobie 2014-2020 s výhľadom do roku 2050" v rámci opatrenia "dosahovanie úspor pri príprave a realizácii stavieb" je aj úloha "minimalizovať rozsah vyvolaných investícií t. j. nepovoľovať investície, ktoré so samotnou stavbou nesúvisia, resp. využívať formu dohody s účastníkom územného konania podľa vyvlastňovacieho zákona.

V analytickej časti sa uvádza, že vyvolané investície sú jedným z faktorov zvyšovania ceny stavieb, kde konkrétne sa aj uvádza, že samospráva ako účastník územného a stavebného konania podmieňuje vydanie súhlasu realizáciou vyvolaných investícií, ktoré často so stavbou nesúvisia. Ako riešenie sa uvádza, aby stavebník dopravnej infraštruktúry dôsledne využíval právne možnosti podľa § 2a novely zákona č. 416/2009 Zb (dohoda o finančnej spoluúčasti, resp. dohoda o zaistení vecného plnenia s účastníkom územného konania)."

V zákone č. 416/2009 o urýchlení výstavby dopravnej, vodnej a energetickej infraštruktúry sa uvádzajú podmienky pre vybudovanie súvisiacich (vyvolaných) stavieb⁴., predovšetkým „(...) uzavretie dohody o finančnej spoluúčasti tohto účastníka na nákladoch vyvolanej stavby.“ Dohoda musí obsahovať náležitosti uvedené v zákone.

Pre účely posudzovania vyvolaných investícií pre projekty financované z fondov EÚ má MDV ČR spracovanú "Metodiku pre posudzovanie vyvolaných investícií v projektoch dopravnej infraštruktúry", ktorá bola schválená Centrálnou komisiou Ministerstva dopravy ČR. Táto metodika sa uplatňuje najmä pre projekty financované z Operačného programu Doprava 2014 – 2020, Nástroja na prepojenie Európy (CEF) a zo Štátneho fondu dopravnej infraštruktúry. Uvedená metodika delí vyvolané investície na dve skupiny:

- Výdaje na zmenu cudzej veci,
- Výdaje na obstaranie veci, ktorá sa neskôr prevádza do vlastníctva iného subjektu.

Ďalej sa tieto výdaje delia podľa druhov požiadaviek na:

- Požiadavky vlastníckej technickej infraštruktúry (elektrizačná sústava, plynárenské zariadenia..)
- Požiadavky správcov dopravnej infraštruktúry

⁴ 1) Ak je medzi žiadateľom o vydanie územného rozhodnutia o umiestnení stavby dopravnej infraštruktúry a účastníkom územného konania, ktorý v tomto konaní uplatnil požiadavku na vybudovanie súvisiacich budov alebo na vykonanie stavebných alebo pozemných úprav, ktorých umiestnenie alebo realizácia prekračuje rámec riešenia navrhnuté v dokumentácii zámeru (ďalej len "súvisiaca stavba"), uzavrie dohodu o finančnej spoluúčasti tohto účastníka na nákladoch na vybudovanie súvisiacich stavieb, musí obsahovať aspoň

a) vymedzenie súvisiacich stavov, na financovanie ktorých má tento účastník podieľať,
b) výšku finančnej spoluúčasti na nákladoch na vybudovanie súvisiacich budov alebo spôsob stanovenia výšky finančnej spoluúčasti a jej hornej hranice,
c) spôsob a termíny plnenia

- Environmentálne požiadavky dotknutých orgánov štátnej správy na úseku životného prostredia

Tieto sa posudzujú na základe troch podmienok: nevyhnutnosť, opodstatnenosť a primeranosť. Samotná metodika potom rozoberá ako má postupovať investor dopravnej stavby pri určení vyvolanej investícií.

3. Nemecko

Nemecká federálna vláda je zodpovedná za výstavbu a údržbu nemeckých spolkových dopravných koridorov. Federálne ministerstvo pre dopravu a digitálnu infraštruktúru zostavuje každých 10 – 15 rokov rámcový program – Plán federálnych dopravných ciest (Bundesverkehrswegeplan – BVWP). Následne ministerstvo stanovuje viacročné plány na obdobie piatich rokov a stanovuje zodpovedajúce investičné potreby, pričom federálny parlament každoročne rozhoduje o financovaní projektov.

Projekty TEN-T, ktoré sa nachádzajú na nemeckom území podliehajú nemeckému základnému zákonu (Grundgesetz - GG), ako aj federálnym zákonom a zákonom príslušného federálneho štátu. Musia sa pred začatím prác podrobiť jedinečnému centralizovanému postupu povoľovania, nazývanému "postup schvaľovania plánovania". Toto schvaľovacie konanie sa riadi **zákonom o správnom konaní (VwVfG)** a zameriava sa na postup pripomienkovania, ktorý zabezpečuje skorú a efektívnu účasť verejnosti, a tým zvyšuje akceptáciu projektu a vyhýba sa súdnym sporom.

Príslušným orgánom schvaľovacieho postupu plánovania železničných projektov je Federálna železničná agentúra, pre projekty v oblasti ciest ide o regionálnu vládu alebo okresnú radu, zatiaľ čo Federálny vodný a navigačný úrad je príslušný pre projekty v oblasti vodnej dopravy. Tieto príslušné orgány pôsobia ako ústredný správny orgán alebo "one-stop-shop".

Schvaľovacie konanie sa riadi osobitným procesným postupom, ktorý sa nazýva "Prerokovanie zámeru výstavby" (z nem. *Planfeststellung*), ďalej len "PZV" podľa zákona **VwVfG**. Projekt podlieha jednému povoľovaciemu schvaľovaniu (*Planfeststellungsverfahren*) v rámci všeobecného časového rámca 2 rokov. Prebieha za aktívnej účasti Prezídia (užšieho vedenia) parlamentov jednotlivých spolkových krajín a ich príslušných odborov, ako aj všetkých dotknutých strán, ktoré by boli realizáciou stavebného projektu dotknuté a na podnety ktorých sa realizujú záväzné podmienky (z nem. *Auflagen*), ktoré sú na Slovensku chápané ako vyvolané investície.

Všeobecný právny výklad v nemeckom prostredí definuje záväznú podmienku ako zvláštnu podmienku, ktorá musí byť zo strany záujemcu (investora) splnená, aby dostal súhlas tretej strany k získaniu povolenia alebo súhlasu v inej náležitosti.

Jedným z prvých krokov v rámci PZV je zabezpečenie verejných prerokovaní, počas ktorých všetci, ktorých sa budúca výstavba investičnej akcie týka, majú možnosť vzniesť pripomienky, podmienky a požiadavky k danému zámeru. V prípade ich predloženia v zákonnej lehote sú následne zhrnuté do dokumentu "Zoznam podmienok" a sú predmetom posúdenia zodpovedného odboru Prezídia spolkovej krajiny, ktorý spolupracuje s rôznymi zmluvcami. Prezídium spolkovej krajiny rozhodne o úplnej alebo čiastočnej oprávnenosti predložených podmienok, prípadne o ich neschválení. Toto rozhodnutie je odôvodnené získanými dôkazmi, ako sú napr. normy, znalecké posudky a pod. Schválené alebo čiastočne schválené podmienky,

pripomienky a požiadavky účastníkov konania potom prechádzajú do režimu záväzných podmienok⁵.

Za záväznú podmienku prezídium neschváli takú investíciu, ktorá s plánovaným investičným priamo nesúvisí. Ako príklad takýchto investícií možno uviesť požiadavky na výstavbu škôlok a ihrísk ako kompenzáciu za strpenie daného zámeru a pod.

Prezídium príslušnej spolkovej krajiny je zároveň inštitúciou, ktorá vydáva všetku realizačnú dokumentáciu schválených alebo čiastočne schválených záväzných podmienok v dokumente "Zoznam záväzných podmienok" (z nem. *Auflagenkatalog*). Tento zoznam je súčasťou celkovej realizačnej dokumentácie, podľa ktorej zhotoviteľ stavbu vykonáva. Je povinnosťou zhotoviteľa, aby dodržal stanovený objem a rozpočet schválených záväzných podmienok.

V súčasnej dobe nie je známa existencia metodického pokynu riešiaceho problematiku záväzných podmienok. Ako čiastkové informácie uvádzame v prílohe odseky vyňaté a voľne preložené z pôvodného dokumentu z Usmernenia z roku 2015 k prerokovaniu zámeru výstavby podľa zákona o Spolkových diaľniciach (vid' Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstrassengesetz 2015). Na tomto mieste uvádzame výňatok týkajúci sa konkrétne spomínaných záväzných podmienok (str. 16).

- Záväzné podmienky (t. j. vyvolané investície) môžu podľa § 74 ods. 2 vety 2 Zákona o verejnej správe (z nem. *Verwaltungsverfahrensgesetz*):

a) slúžiť všeobecnému dobru,

b) byť potrebné na zamedzenie negatívneho vplyvu na práva druhých.

Na posúdenie nutnosti každej z vyvolaných investícií je potrebné vychádzať zo stavu, ktorý vyplynie z realizácie daného stavebného plánu. Je potrebné vytvoriť takú štruktúru vyvolaných investícií, ktorá zabráni vážnemu a drahému porušeniu práv v dôsledku realizácie daného stavebného zámeru.

Úrad poverený vypracovaním PZV musí pri posúdení vyvolaných investícií posúdiť ich cenovú dostupnosť a hospodárnosť predtým, než ich schváli. To zahŕňa zváženie prínosov v podobe ochrany majetku na jednej strane a nákladmi, ktoré v dôsledku vyvolaných investícií vzniknú.

Príklad: výstavba oporných múrov a odvodňovacích zariadení, stupňovitých zrázov. Statika maštálí, ktoré sú postavené nad plánovaným úsekom cesty, by bola touto výstavbou ohrozená. Vyžadovalo by to výstavbu oporného múru, ktorá by bola extrémne nákladná. Ak sa preukáže, že takáto vyvolaná investícia je neopodstatnená, je potrebné to jasne uviesť v procese PZV a majiteľovi stajní tak vzniká nárok na spravodlivú finančnú kompenzáciu. Ak nedôjde k dohode, rozhoduje o ďalšom konaní príslušný úrad.

Prostredie zákonných postupov v oblasti výstavby veľkých investičných celkov v Nemecku je veľmi komplikované a orientácia v ňom je pre odbornú i neodbornú verejnosť komplikovaná. V dôsledku toho je PZV zdĺhavý a na urýchlenie prioritných projektov sa nemecká vláda v 90-tych rokoch 20. storočia rozhodla niektoré z nich riešiť zákonom, čím PZV obišli. Išlo

⁵ Ohľadom preložiek technickej infraštruktúry vyvolaných stavebným zámerom je nutné uviesť, že ak je vykonanie preložky premietnuté do záväzných podmienok, potom výšku a objem tejto investície určuje prevádzkovateľ alebo majiteľ technickej infraštruktúry a budúci zhotoviteľ je povinný takto určené objemy a ceny akceptovať.

o výstavbu dopravného prepojenia územia bývalej Nemeckej demokratickej republiky so západnou časťou krajiny. Projekty sa súhrnne nazývali Dopravné projekty nemecká jednota (z nem. *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*). Pre každý investičný projekt, ktorý s tým súvisel, bol prijatý osobitný investičný zákon (z nem. *Investitionsmaßnahmegesetz*), aby sa prepojenie Nemecka urýchlilo. Nakoniec sa takýmto zrýchleným spôsobom odobrili podľa dostupných informácií štyri projekty, napr. južný obchvat Stendal-u.

4. Rakúsko

V Rakúsku územné plánovanie prebieha na viacerých úrovniach: federálna vláda má odvetvové kompetencie v oblasti dopravy, zatiaľ čo federálne štáty si ponechávajú všetky zostávajúce právomoci územného plánovania. To zahŕňa tak "skutočnú" spôsobilosť územného plánovania, ako aj odvetvovú kompetenciu v tých oblastiach hmotného práva, pre ktoré majú štáty legislatívne a výkonné právomoci (napríklad ochrana prírody). Obce majú výkonnú právomoc pre miestne územné plánovanie.

Pre povoľovanie projektov vyžadujúcich posudzovanie vplyvov na životné prostredie (EIA) sa rozlišuje medzi federálnymi cestnými a železničnými projektmi a všetkými ostatnými projektmi. V tejto súvislosti formálna definícia "federálnych ciest" zahŕňa všetky diaľnice a rýchle cesty uvedené v prílohe federálneho zákona o dopravných cestách (BSTG). Tými sú vo všeobecnosti hlavné, vysokovýkonné cesty, ktoré prechádzajú dlhými vzdialenosťami bez križovaní.

V prípade federálnych ciest a železničných projektov je zavedená dvojstupňová štruktúra:

- prvá vrstva zahŕňa EIA a všetky federálne zákony, vrátane oblastí ako vodné a odpadové právo, ktoré sú integrované do jediného postupu, pre ktorý je Ministerstvo dopravy príslušný orgán.
- Všetky ostatné rozhodnutia o povolení na úrovni štátu tvoria druhú úroveň, najmä povolenia na ochranu prírody, ktoré spadajú do právomoci štátu. Tou sa zaoberá príslušná štátna vláda, hoci podriadená regionálna administratívna agentúra môže niekedy slúžiť ako povoľujúci orgán. Ak projekt prechádza cez štátne administratívne hranice, musí sa postup na úrovni štátu vykonať v každom z dotknutých štátov.

Všetky ostatné typy projektov, ktoré si vyžadujú EIA (t. j. nefederálne cesty alebo železničné projekty), majú jediný postup, v ktorom všetky príslušné povolenia požadované federálnym a štátnym právom vydáva príslušná štátna vláda. Aj v tomto prípade u projektov, ktoré prekračujú hranice štátnej správy, sa vyžadujú paralelné procesy v dotknutých štátoch.

Medzi hlavných investorov, z ktorých každý je plne federálnym vlastníkom, patria: (1) Rakúske spolkové železnice (ÖBB), ASFINAG (pre federálne cesty) a (3) Via donau, poverené ochranou a rozvojom Dunajskej vodnej cesty.

Povolenie EIA pre projekty spolkovéj cesty sú v Rakúsku viac konsolidované ako v iných krajinách EÚ. Rakúsky zákon o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, UVP-G) je súčasne environmentálnym aj stavebným povolením. Vo svojom článku 3 stanovuje, že všetky akty, ktoré obsahujú podmienky na povolenie projektu, sa musia uplatniť a rozhodnúť počas jediného postupu EIA (konsolidovaný postup udeľovania povolenia). Výsledkom je jediné rozhodnutie o povolení, ktoré pokrýva všetky príslušné emisné povolenia pre konkrétny projekt vrátane stavebného povolenia. Stavebné činnosti môžu preto začať ihneď po ich vydaní. Tento postup povoľovania výstavby

sa ukázal ako veľmi úspešný a je veľmi dobre prijatý všetkými zúčastnenými stranami, najmä kvôli jeho efektívnosti. Toto sústredené konanie o udelení povolenia je príkladom osvedčených postupov. Aj s týmto postupom šetrenia času je schvaľovací proces pre veľké infraštruktúrne projekty v Rakúsku považovaný hlavnými dopravnými investormi za príliš dlhý v dôsledku zložitosti postupov a právnej neistoty.

5. Poľsko

V roku 2003 boli prijaté osobitné právne predpisy pre zjednodušenie postupov udeľovania povolení a znižovanie počtu povolení potrebných na určité investície do cestnej a železničnej dopravy.

Postup pre cestné projekty má dva kroky: 1) získať rozhodnutie o podmienkach životného prostredia a 2) získať rozhodnutie o realizácii projektu cestnej premávky (ZRID, Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej). Pre železničné projekty existujú tri hlavné kroky: 1) získať rozhodnutie o environmentálnych podmienkach, 2) získať rozhodnutie o umiestnení železničného projektu a 3) získať stavebné povolenie.

Hlavnými orgánmi, ktoré sú zapojené do investícií do ciest a železníc, sú regionálne orgány (Vojvodstvo a RDO), zatiaľ čo pre vodné projekty je zapojený starosta a obecné úrady. Dvaja štátni investori projektov (GDDKiA a PKP PLK) spravujú rozsiahle zmluvy uzatvárajúce strategické verejné investície do cestnej a železničnej dopravy.

Implementácia špecifických investícií do ciest v Poľsku (vrátane veľkých projektov cestnej infraštruktúry ako sú diaľnice) je upravená osobitným zákonom – Zákon o špeciálnych pravidlách týkajúci sa prípravy a implementácie investícií štátnych ciest (Act on special rules related to preparation and implementation of investments in state roads, 2008). V súlade s týmto zákonom žiadosť o povolenie na realizáciu investičného projektu cestnej premávky (tzv. rozhodnutie ZRID) musí okrem iného obsahovať existujúce inžinierske siete a vymedzenie ich prípadných zmien. Rozhodnutie ZRID v prípade potreby stanoví opatrenia týkajúce sa povinnosti vybudovať alebo rekonštruovať verejnú infraštruktúru. Úžitkovou infraštruktúrou sa rozumejú všetky druhy nadzemných, zemných a podzemných potrubí a zariadení: zásobovanie vodou, kanalizácia, dodávka plynu, dodávka tepla, telekomunikácie, napájanie a iné. Investor je však povinný znovu vybudovať sieť verejnoprospešných služieb len v rozsahu, ktorý je výsledkom kolízie s plánovanou cestnou infraštruktúrou. Investor na cestách nemôže obnovovať budovy. V tomto ohľade môže mať vlastník budovy nárok na kompenzáciu, ak je budova poškodená v dôsledku výstavby ciest a vlastník ju dokáže. V konaní o povolení stavby je potrebný aj súhlas dotknutých osôb pred vydaním samotného rozhodnutia ZRID.

V prípade investícií do železničnej siete sa investor v súlade s platným právnym poriadkom – Zákon o železničnej doprave (Act on railway transport, 2003) v Poľsku usiluje o dohodu s vlastníkmi verejnoprospešných infraštruktúr, ktoré sú uspokojivé pre obe strany prostredníctvom rokovaní s jednotkami miestnej samosprávy. Jednou z povinných podmienok je, že investor pred prijatím environmentálneho rozhodnutia uskutoční verejnú konzultáciu. V prípade rozdielu medzi očakávaniami miestnych samospráv a investora sa dosiahne kompromis / dohoda s ohľadom na aktivity súvisiace s pripravovaným investičným projektom. Táto dohoda nesmie vystaviť manažéra železničnej infraštruktúry ďalším neprimeraným nákladom súvisiacim s prácami mimo pôvodného rozsahu projektu. V rámci právneho systému v Poľsku existuje všeobecné pravidlo, podľa ktorého rozhodnutie o určení umiestnenia železničnej trate

alebo rozhodnutie o povolení na výstavbu železničnej trate nesmie byť podmienené poskytovaním osobitných služieb alebo podmienky, ktoré nie sú ustanovené v právnych predpisoch.

V súvislosti s procesom rozhodovania o umiestnení železničnej trate investor sa dohodne so správcom siete a infraštruktúry o zmenách, ktoré sa majú vykonať v existujúcom využití, rozvoji a infraštruktúre oblasti, ktorá bude prestavaná ako výsledok investície. Projekt výstavby podlieha posudzovaniu príslušného orgánu (vojvodstvo) ako súčasť konania o vydanie rozhodnutia o stavebnom povolení. Manažéri cestnej, plynovej, telekomunikačnej, vykurovacej a iných sietí môžu predložiť pripomienky k projektovej dokumentácii, ktorú pripravil projektant, a to vydaním usmernení na rekonštrukciu prvkov infraštruktúry, ktoré spravujú, na začiatku realizácie. Správny orgán potom o posudzuje a vyhodnocuje jednotlivé pripomienky.

6. Maďarsko

Základným princípom pri tvorbe legislatívy týkajúcej sa vyvolaných investícií v Maďarsku je maximálne obmedzenie týchto nákladov všade, kde nie sú bezpodmienečne nevyhnutné.

Vo všeobecnosti v Maďarsku infraštruktúrny projekt potrebuje 8 – 10 povolení, pričom ich získanie závisí na schválení iných (napr. stavebné povolenie na EIA). Avšak v rámci urýchlenia a zefektívnenia budovania prioritných dopravných projektov v národnom záujme bol prijatý v roku 2006 zákon o urýchlení a zefektívnení implementácie vlajkových investícií prioritných projektov. Zákon umožňuje získavať napr. stavebné povolenie súčasne s procesom realizácie povolenia od životného prostredia.

Príslušným orgánom pre vydanie územného rozhodnutia (land use permit) a rozhodnutia o vyvlastnení je krajský (župný) úrad. Stavebné povolenie vydáva príslušný (špeciálny) správny úrad pre cestnú, železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu, ktoré sú súčasťou Národného dopravného úradu.

Problematika vyvolaných investícií (nákladov) je riešená (i) nariadením vlády č. 93/2012 o schválení výstavby, uvedenia do prevádzky a ukončenia ciest, (ii) zákon I z roku 1988 o cestnej doprave a (iii) zákon LIII o urýchlení a zefektívnení implementácie vlajkových investícií prioritných projektov.

Podľa nariadenia vlády č. 93/2012 z 10. mája 2012 investor stavby má pred podaním žiadosti o stavebné povolenie získať súhlas od prevádzkovateľov vodárenských, odpadových, plynových, telekomunikačných, tepelných a elektrických inžinierskych sietí. Po finálnom zedefinovaní trasovania projektu investor dopravnej stavby musí informovať správcu dotknutých inžinierskych sietí častiach, ktoré budú ovplyvnené dopravným projektom. Dotknutí správcovia môžu vzniesť podmienky, ktorými zabezpečia ochranu infraštruktúry za ktorú zodpovedajú. Investor stavby a prevádzkovateľ relevantných verejných inžinierskych sietí sú povinní sa dohodnúť o rozsahu premiestnenia sietí, v prípade rozporu sú povinní informovať úrady (ministerstvá), ktoré sú zakladateľmi týchto spoločností a využiť príslušné služby na urovnávanie sporov (dispute settlement service). V prípade odmietnutia premiestnenia inžinierskych sietí investor stavby je oprávnený vykonať premiestnenie sám. Opodstatnenosť podmienok vyhodnocuje príslušný (špeciálny) správny úrad v rámci Národného dopravného úradu.

Ak by požadovaná prekládka alebo rozvoj verejných statkov svojím rozsahom a cenou presahoval investíciu nevyhnutnú na naplnenie technických podmienok, potom je stanovená proporčná časť ceny, ktorá výšou zodpovedá investícii nevyhnutnej a tvorí štátnu pomoc podľa článku 107(1) Zmluvy o fungovaní EÚ a ktorá môže byť financovaná len podľa pravidiel EÚ o štátnej pomoci.

Zákon č. I z roku 1988 o cestnej doprave špecifikuje, že realizácia stavebných zámerov môže byť podmienená dodatočnými dopravnými požiadavkami zo strany dotknutej obce/samosprávy. Tieto dopravné požiadavky nemusia nevyhnutne slúžiť pôvodnému zámeru investora. Takýto prípad nastáva, ak sa podľa vyhodnotenia vplyvov investície v rámci obce/samosprávy v dôsledku jej realizácie zvýši intenzita na cestách napojených na realizovanú stavbu o najmenej 25% v priebehu jedného roka od uvedenia do prevádzky. Navyše, musí byť splnená podmienka, že limity pre povolené dopravné objemy ako aj environmentálne limity nebudú po tomto náraste ďalej splnené. O týchto podmienkach rozhoduje príslušný (špeciálny) správny úrad v rámci Národného dopravného úradu.

Zákon č. LIII z roku 2006 o urýchlení a zefektívnení implementácie vlajkových investícií prioritných projektov súvisí s investíciami, ktoré sú pre štát prioritnými, kde investor stavby a stavebník musia vynaložiť všetko úsilie, aby došlo k minimálnym škodám na existujúcich verejných statkoch z technického hľadiska.

Nové ustanovenia zákona o prioritných projektoch (článok 6/E) vyžadujú, aby investor projektu začal rokovania so všetkými príslušnými orgánmi (vrátane príslušných špeciálnych orgánov) pred začatím postupu environmentálneho povoľovania s cieľom určiť možné trasy pre projekt. Tieto rokovania by mali zahŕňať možné prekážky k získaniu povolenia a určiť aspekty, ktoré sa majú zohľadniť počas plánovania a posúdenia vplyvu, ako aj akékoľvek iné okolnosti, ktoré môžu brzdiť implementáciu projektu alebo ho zabrániť. Novela zákona o prioritných projektoch v roku 2015 umožňuje vylúčenie environmentálneho povolenia ako predpoklad stavebného povolenia pre projekty dopravnej infraštruktúry národného významu. Hoci možnosť postupov súbežného povoľovania môže urýchliť celý postup udeľovania povolení, keď je stavebné povolenie v rozpore s environmentálnym povolením, stavebné povolenie musí byť upravené, čo vedie k opakovaným postupom

Medzi prioritné investície patria projekty, ktoré sú realizované z finančných prostriedkov EÚ alebo zo štátneho rozpočtu alebo majú celkové náklady vo výške najmenej 90 miliónov HUF. Projekty základnej siete TEN-T sú tiež zahrnuté do príloh k vyhláske o prioritných dopravných projektoch.

Čo sa týka výkupu pozemkov je administratívny čas na dosiahnutie dohody s majiteľom pozemku je 45 dní, pri uplatnení inštitútu vyvlastnenia proces trvá okolo dní.

Odkazy

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland.

„Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstrassengesetz.“

Planfeststellungsrichtlinien. jún 2015.

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/planfeststellungsrictlinien.pdf?__blob=publicationFile.

IBR Consulting s.r.o. „Státní fond dopravní infrastruktury.“ Január 2018.
http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2018_metodika_posuzovani_investic.pdf.

Ministerstvo dopravy a výstavby SR. „Manuál pre Integrovaný regionálny operačný program.“ *IROP*. 2014 . <http://www.mpsr.sk/index.php?start&navID=1142&navID2=1142&sID=67&id=11150>.

— . „Manuál pre Operačný program integrovaná infraštruktúra.“ *OPII*. 2014.
<https://www.opii.gov.sk/metodicke-dokumenty/prirucka-pre-prijimatela>.

Ministerstvo dopravy České republiky. „Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 .“ 2013. <https://www.databaze-strategie.cz/cz/md/strategie/dopravni-politika-cr-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhledem-do-roku-2050>.