

V Praze xx. 5. 2017, č.j.

Podnět k zahájení přezkumného řízení

Podáváme tímto podnět dle ustanovení § 156 odst. 2 správního řádu k přezkumu prodloužení stanoviska vydaného v procesu posouzení vlivů na životní prostředí na záměr „**Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně**“ (kód záměru MZP090) pod č.j. 50446/ENV/16 dne 27. ledna 2017.

I.

Přípustnost podnětu

Stanovisko EIA je podle našeho názoru **tzv. jiným úkonem** ve smyslu správního řádu (vyjádření, osvědčení a sdělení podle části IV. správního řádu), protože je nepochybně výstupem činnosti veřejné správy, který je jednostranný, závazný a vyvolává právní důsledky. Splňuje tedy pojmová kritéria správního aktu, který je rozdělován na rozhodnutí, opatření obecné povahy a tzv. jiný úkon. Konstantní česká judikatura uvádí, že vzhledem k jeho povaze není stanovisko EIA rozhodnutím ve smyslu § 67 odst. 1 správního řádu. Vzhledem ke své povaze není ani opatřením obecné povahy. Zbývá proto jeho zařazení jako tzv. jiný úkon podle části čtvrté správního řádu.

Pro podřazení stanoviska EIA mezi tzv. jiné úkony lze vedle faktu, že Ministerstvo životního prostředí stanovisko EIA jako jiný úkon již v obdobných kauzách zrušilo, použít následující argumentaci. Ustanovení §9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. stanoví, že „*Příslušný úřad vydá ... závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“).*“

Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí neupravuje výslovně právní formu prodloužení platnosti stanoviska dle § 9a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Prodloužení platnosti stanoviska EIA je dle našeho názoru také závazným stanoviskem. Důvodem je nejen jeho materiální povaha, která je obdobná jako u stanoviska EIA, ale i nevhodnost ostatních forem správních aktů. Tento názor potvrzuje i komentářová literatura (srovnej Bahýľová, Kocourek, Vomáčka: Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí: „*Zákon neupravuje, jakým způsobem se o žádosti rozhoduje, a v tomto směru by bylo vhodné de lege ferenda tuto otázku výslovně upravit. Vzhledem k tomu, že stanovisko EIA má formu závazného stanoviska, pak i jeho změna spočívající v prodloužení platnosti by měla mít totožnou formu.*“). Objevují se však i právní názory, že prodloužení platnosti stanoviska lze považovat za rozhodnutí, považujeme za vhodné vyjasnit tuto otázku ze strany Ministerstva již v tomto přezkumném řízení. Případná povaha stanoviska jako rozhodnutí by však neměla vliv na další postup ve přezkumném řízení.

Prodloužení platnosti stanoviska EIA je tedy tzv. jiným úkonem, proti kterému je možné podat podnět (podle § 42 správního řádu) k správnímu úřadu, který stanovisko EIA vydal. Předmětem podnětu je zrušení nezákonného stanoviska EIA podle § 156 správního řádu. Ustanovení § 156 odst. 2 správního řádu stanoví: „*Vyjádření, osvědčení nebo sdělení správního orgánu, které je v rozporu s právními předpisy a které nelze opravit podle odstavce 1, zruší usnesením správní orgán, který je vydal nebo učinil, a to s účinky ode dne, kdy bylo zrušované vyjádření nebo osvědčení vydáno anebo sdělení učiněno, nestanoví-li zákon jiný postup; takové usnesení lze vydat po dobu, po kterou trvají účinky vyjádření, osvědčení nebo sdělení. Na tento postup se přiměřeně použijí ustanovení hlavy IX části druhé o přezkumném řízení.*“

Ustanovení § 156 odst. 2 správního řádu tak ukládá správním orgánům, aby své jiné úkony, které jsou v rozporu s právními předpisy, a není možné je opravit, usnesením zrušily. Na toto řízení se přitom použije přiměřeně hlava IX části druhé o přezkumném řízení u rozhodnutí (ustanovení § 94 a následující správního řádu).

Zahájit přezkumné řízení pro rozhodnutí je možné do jednoho roku od právní moci rozhodnutí a do dvou měsíců od okamžiku, kdy se správní orgán o porušení právních předpisů dozvěděl, tj. od podání podnětu. Rozhodnuto musí být do 15 měsíců od vydání přezkoumávaného rozhodnutí. Oproti

tomu § 156 správní řádu stanoví: „*takové usnesení lze vydat po dobu, po kterou trvají účinky vyjádření, osvědčení nebo sdělení*“. Rozhodnutí je tak možné v přezkumném řízení zrušit pouze po určitou dobu, zatímco jiný úkon lze zrušit po celou dobu trvání jeho účinků. Jedná se o praktickou aplikaci pouze přiměřeného použití úpravy přezkumného řízení. Použití pojmu přiměřeně definují legislativní pravidla vlády čl. 41 odst. 2 takto: „*Slova „přiměřeně“ ve spojení s odkazem na jiné ustanovení téhož nebo jiného právního předpisu lze použít výjimečně; vyjadřuje volnější vztah mezi tímto ustanovením a vymezenými právními vztahy. Používá se například obratu „Pro platí přiměřeně § ... odst. ...“*“.

Zbývá zodpovědět otázku, co je účinkem stanoviska EIA. Podle ustanovení § 9a odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je stanovisko EIA podkladem pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních. Bez stanoviska nelze vydat rozhodnutí nebo opatření nutná k provedení záměru. Stanovisko EIA je tedy nezbytnou podmínkou vydání rozhodnutí o povolení posuzovaného záměru v navazujících správních řízeních. Stanovisko EIA tedy fakticky zakládá právo oznamovatele úspěšně žádat příslušné správní orgány o povolení záměru. Tento účinek stanoviska trvá po celou dobu platnosti stanoviska EIA.

Soulad rozhodnutí s právními předpisy se posuzuje podle právního stavu a skutkových okolností v době jeho vydání. Nepřihlíží se k vadám řízení, o nichž nelze mít důvodně za to, že mohly mít vliv na soulad napadeného rozhodnutí s právními předpisy nebo na jeho správnost. Příslušný správní orgán posoudí spisový materiál a podle potřeby zajistí vyjádření účastníků a správních orgánů, které řízení prováděly. Domníváme se, že níže uvedené věcné důvody nezákonnosti jasně vyplývají již ze spisovaného materiálu a není proto nezbytné zajišťovat vyjádření účastníků a správních orgánů.

Dále se domníváme, že z posouzení spisové dokumentace vyplývá, že prodloužení stanoviska EIA trpí vadami takového charakteru, že není možná jejich oprava podle ustanovení § 156 odst. 1 správního řádu. Důvodem je skutečnost, že vytýkané nedostatky se týkají nejen samotné procesu prodloužení, ale i samotné podstaty prodloužení, tj. zda došlo nebo nedošlo k podstatné změně realizace záměru. Prodloužení stanoviska EIA tak není možné opravit, aniž by byl revidován průběh procesu prodloužení. Z tohoto důvodu je nezbytné přistoupit k přezkoumání prodloužení stanoviska EIA dle ustanovení § 156 odst. 2 správního řádu.

Zastavit přezkumné řízení a nebo nezrušit přezkoumávaný akt, je správní orgán oprávněn ve dvou případech. Zaprvé, pokud se v přezkumném řízení neprokáže nezákonnost přezkoumávaného aktu. Zadruhé, i pokud je přezkoumávaný akt vydán v rozporu se zákonem, musí správní orgán dále posuzovat, zda by byla újma, která by jeho zrušením vznikla některému účastníkovi, který nabyl práva z rozhodnutí v dobré víře, ve zjevném nepoměru k újmě, která vznikla jinému účastníkovi nebo veřejnému zájmu. Domníváme se, že nemůže nastat druhý důvod pro zastavení řízení, pokud je prodloužení stanoviska EIA nezákonné, nemůže újma, která by zrušením vznikla oznamovateli být ve zjevném nepoměru k újmě ostatních účastníků a veřejného zájmu. Jediným subjektem, kterému by zrušením stanoviska EIA mohla vzniknout újma, je oznamovatel. Oznamovatel nemůže být v dobré víře, protože byl informován o průběhu posuzování vlivů na životní prostředí a musel si proto být vědom nezákonností. Újma ostatních účastníků a na veřejném zájmu zcela zřejmě převyšuje újmu oznamovatele, pokud by došlo k realizaci rozšíření letiště Ruzyně v rozporu se zákonem (už jen z toho důvodu, že pro oznamovatele by zrušení stanoviska znamenalo újmu na vlastnickém právu, zatímco pro druhou skupinu posuzovaných subjektů by se jednalo o újmu nejen na vlastnickém právu, ale i na právu na život, zdraví, příznivé životní prostředí, které je nezbytné nadřazovat nad majetkové zájmy). Oznamovatel si také musí být vědom nejistoty, zda bude záměr realizován, protože změněný záměr je ve zjevném rozporu se ZÚR Prahy i připravovanou aktualizací ZÚR Středočeského kraje, paralelní dráha není dosud zcela jasně vymezena ani v ÚP. Navíc pokud je stanovisko EIA nezákonné, může být zrušeno v rámci správního a soudního přezkumu navazujícího – územního – rozhodnutí. Zrušení stanoviska ještě před vydáním územního rozhodnutí by oznamovateli ušetřilo značné prostředky jinak vynaložené na zpracování dokumentace k územnímu rozhodnutí a lze jej proto považovat spíše za prevenci vzniku újmy oznamovateli než za újmu. Navíc pokud v rozporu se zákonem nebyly vyjasněny pochybnosti o totožnosti projektu, znamená to, že byl narušen samotný účel zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, kterým je získat objektivní odborný podklad o skutečně realizovaném projektu pro vydání rozhodnutí a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. Na základě výše uvedeného se domníváme, že není důvod pro zastavení řízení z důvodu možné zjevně

nepoměrné újmy oznamovateli (ani žádnému jinému subjektu).

II.

Věcné odůvodnění podnětu

Z dále rozbíraných věcných důvodů se domníváme, že prodloužení stanoviska EIA bylo vydáno v rozporu s právními předpisy, nelze jej usnesením opravit, jeho účinky trvají a zároveň nehrozí, že by újma způsobená oznamovateli zrušením prodloužení stanoviska EIA byla ve zjevném nepoměru k újmě, která vznikla v důsledku shora popsaných vad veřejnému zájmu nebo dotčeným osobám. Prodloužení stanoviska EIA by proto mělo být zrušeno.

1. Podstatné změny záměru

Podle ustanovení § 9a odst. 3 ZoEIA: „*Platnost stanoviska může být na žádost oznamovatele prodloužena o 5 let, a to i opakovaně, pokud oznamovatel písemně prokáže, že nedošlo k podstatným změnám realizace záměru, podmínek v dotčeném území, k novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace a vývoji nových technologií využitelných v záměru.*“

Možnost prodloužit stanovisko EIA je tak vázána na totožnost realizace záměru, ve které smí dojít pouze k nepodstatným změnám. Toto kritérium je odlišné od tzv. coherence stamp (viz § 9a odst. 4 ZoEIA) nebo změny záměru (viz § 4 odst. 1 ZoEIA). **Při prodlužování platnosti stanoviska EIA se posuzuje pouze absence podstatných změn záměru bez zohlednění vlivů těchto změn na životní prostředí.**

Prodloužení platnosti stanoviska EIA přesto ve svém odůvodnění uvádí: „*Dle příslušného úřadu z komplexního posouzení všech údajů o hodnocených změnách záměru vzhledem k jednotlivým složkám životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem vyplývá, že hodnocené změny záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ z hlediska vlivu na životní prostředí nejsou významné a nevyžadují další posouzení vlivů na životní prostředí. Nejedná se ani o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.*“ Prodloužení platnosti stanoviska EIA tedy jednak volně zaměňuje podstatné a významné změny, posuzuje významnost změny ke kritériu, které ZoEIA neupravuje (tj. jaké bude mít změna vlivy na životní prostředí) a navíc posuzuje vliv změny při nižším rozsahu provozu na letišti.

V žádosti o prodloužení stanoviska nebyla navíc paradoxně dokládána absence podstatných změn, ale byl předložen podstatně změněný záměr (změna počtu provozních drah v rozporu s platnou územní dokumentací a následné nevyhnutelné změny v provozu na dráhách jsou změny zjevně podstatné) a žadatel se zaměřil na doložení minimálních změn u nového záměru na životní prostředí. Bohužel je ale toto hodnocení vlivů zatíženo zásadní chybou, která znemožňuje vzájemné srovnání – hodnocení bylo provedeno při jiném rozsahu provozu, než byl závazně stanoven při vydání stanoviska. Prodloužení platnosti původního stanoviska při tomto rozsahu změn na základě předložení posouzení vlivů při neodůvodněné a především nezávazně sníženém rozsahu provozu je nepřijatelné.

Výše uvedený postup považujeme za rozporný se zněním ZoEIA.

Tento postup považujeme i za věcně nesprávný. V žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA byly předloženy zejména následující změny:

1. **zrušení dráhy RWY 12/30**, její částečná **demolice** a využívání zbytku jako pojezdové dráhy
2. **zkrácení délky dráhy**, která byla předmětem posouzení, z 3 550 m na 3 100 m
3. **přerozdělení distribuce letadel** v důsledku výše uvedeného
4. **snížení celkového objemu ročních pohybů**

K dalším změnám patří úprava velikosti a polohy stání pro motorové zkoušky, zrušení odmrazovacích stání u prahu THR 24L, optimalizace pohybových a provozních ploch.

K bodu 1 – zrušení dráhy RWY 12/30 **nebylo vůbec součástí původního posouzení vlivů na životní prostředí**. Délka dráhy RWY 12/30 je přitom 3250 m, dráha je tedy obligatorně posuzovaným záměrem (viz Příloha č. 1 kategorie I bod 9.2 ZoEIA). Z ustálené judikatury SDEU vyplývá, že posuzovaným záměrem je nejen výstavba, ale i demolice (viz C-50/09, *Commission v. Ireland*, paragraphs 97-101: *It follows that demolition works come within the scope of Directive 85/337 and, in that respect, may constitute a ‘project’ within the meaning of Article 1(2) thereof.*). Prodloužení

platnosti stanoviska EIA tak obsahuje zcela nový záměr, jehož vlivy nebyly posouzeny. Tvrdíme, že již tato samotná změna je podstatnou změnou realizace záměru, která následně ovlivňuje a omezuje možnosti rozložení provozu na dráhách a pro kterou neměla být platnost stanoviska prodloužena.

K bodu 2 – Předmětem posuzovaného záměru je také zkrácení délky dráhy, která byla předmětem posouzení, z 3 550 m na 3 100 m. Jedná se o zkrácení o 450 m, což je změna o téměř 13% z původní délky dráhy. Změna délky dráhy má opět vliv na její budoucí využití z hlediska jednotlivých typů letadel, na rozložení leteckého provozu a v konečném důsledku i na intenzitu hlukové zátěže v okolí.

K bodu 3 – Přerozdělení distribuce letadel.

Vliv změny záměru na přerozdělení distribuce letadel na nově budované dráze je zjevný – celkový počet pohybů v charakteristickém dni se na této dráze ve dne zvyšuje o 59 (17%) pohybů za den, přestože celkový počet pohybů byl snížen. Jen samotné denní přílety na RWY 24L přes střed Suchdola a v těsné blízkosti Lysolaj a Nebušic se změnou záměru zvyšují o 41 příletů (17%).

Vyšší využití dráhy RWY 06R/24L zvyšuje hlukovou zátěž a má i vliv na délku **limitní denní izofony**, podle které se má dle původní dokumentace vymezovat hranice ochranného hlukového pásma. Délka této izofony se i přes nižší celkovou posuzovanou kapacitu letiště a přes zkrácení dráhy v tomto směru o 450 m **prodlužuje o cca 150 metrů** za původní izofonu. Toto prodloužení limitní izofony fakticky znamená, **že obyvatelé Nebušic, Lysolaj a Suchdola budou zcela prokazatelně vystaveni vyšší hlukové zátěži oproti původní podobě záměru, na kterou bylo vydáno stanovisko.** Stanovisko tedy bylo prodlouženo, přestože je i z podkladů v žádosti jednoznačně zřejmé, že změněný záměr zvyšuje na části území intenzitu hlukové zátěže nad úroveň projednávanou s veřejností i s orgány ochrany veřejného zdraví v rámci procesu EIA.

Záměr se ze strany letiště jednostranně a bez projednání změnil, přestože generální ředitel letiště a předseda představenstva poskytli garanci, že parametry z dokumentace EIA budou splněny (viz příloha, součást dokumentace EIA). Zrušení dráhy 13/31 jednostranným rozhodnutím provozovatele letiště znamená tedy pro okolí další koncentraci hlukové zátěže do obydleného území a zvyšování počtu letů nad tímto územím – teoretické snížení celkového počtu pohybů pro potřeby srovnávacích studií je z dlouhodobého pohledu na rozvoj letiště zcela formální a účelový krok provedený v zájmu dosažení prodloužení stanoviska.

K bodu 4– Snížení celkového objemu ročních pohybů.

Původní stanovisko bylo vydáno na provozní parametry, které byly deklarovány jako závazné, na jejich základě byly schváleny ZÚR Prahy a má být podle nich vyhlašováno ochranné hlukové pásmo. Nepodstatnost změn záměru je ale **v žádosti** dokladována studiemi, které vycházejí z jiných, a to **snížených celkových počtů pohybů, které neodpovídají maximálním hodnotám ve vydaném a nyní prodlouženém stanovisku.** Nové parametry byly stanoveny účelově nebo náhodně tak, aby hluková zátěž byla po rozdělení provozu na paralelní dráhy zdánlivě stejná jako u původního záměru. I přes snížení počtu pohybů se toho ale ani graficky nepodařilo dosáhnout, viz příloha 4, Akustického posouzení a komentář k bodu 3. Podklady pro „přehodnocení vývoje provozu“ nejsou v žádosti uvedeny, není uveden rok dosažení přehodnocené nové cílové kapacity, není zdůvodněno, proč nejsou v žádosti posouzeny nejen skutečné cílové parametry ale dokonce ani max. závazné parametry ze stanoviska EIA. V prodloužení platnosti stanoviska EIA se tyto údaje nazývají „nově uvažované cílové kapacity záměru“.

Jedná se o dlouhodobý problém ve stanovení posuzovaných kapacit záměru, parametry a prognózy provozu v původním procesu EIA vycházeli z údajů v roce 2006 a byly postupně přejmenovávány, např. na výhledové, cílové, cílové v době uvedení dráhy do provozu.¹ V prodloužení platnosti

¹ V oznámení záměru EIA – výstavby paralelní dráhy – v roce 2005 nebylo o kapacitě záměru sděleno vůbec nic (*B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru - Záměr řeší výstavbu nové paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L na mezinárodním letišti Praha - Ruzyně vč. potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem. Součástí stavby je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací a řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště. Součástí stavby*

stanoviska EIA se nazývají „nově uvažované cílové kapacity záměru“.

Z odpovědi na žádost o informace vyplývá, že MŽP nemělo při vydávání prodloužení platnosti stanoviska EIA podkladové studie, ze kterých tyto nově uvažované cílové kapacity vycházejí. Z prodloužení platnosti stanoviska není zřejmé, zda se tyto cílové kapacity považují za maximální, zda se jimi mění původní stanovisko a ke kterému roku se vztahují. Vzhledem k roku vydání prodloužení stanoviska (2017) a jeho prodloužení do roku 2022 je zcela zřejmé, že záměr nebude k tomuto roku realizován a že **cílová kapacita k roku 2020 je zcela nerealistická (téměř dvojnásobná než skutečný dlouhodobý počet pohybů letadel).**

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Počet pohybů	109 913	122 649	145 454	160 365	166 532	174 947	179 011	164 120
Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Počet pohybů	156 220	151 028	131 611	127 881	123 861	128 018	136 766	

Tvrdíme, že výše uvedené lze považovat i za nové znalosti související s věcným obsahem dokumentace a tedy i důvod pro neprodloužení stanoviska.

S výše uvedenými změnami záměru jsou v rozporu zcela klíčové podmínky původního stanoviska EIA č. 46-48 a 51-52, upravující parametry provozu záměru, respektive posuzovaný záměr je v rozporu s těmito podmínkami. Výsledky posouzení záměru za stále platných podmínek původního stanoviska by byly zcela odlišné (a musely by konstatovat větší zátěž životního prostředí).

Formální upozornění Evropské komise ze dne 25. 4. 2013, č.j. C(2013) 2228 final uvádí, že za nejpodstatnější pochybení Komise považuje: nedostatečnou závaznost výstupů z procesu EIA a možné změny záměru během navazujících povolovacích řízení (typicky územní a stavební řízení), resp. mezi procesem EIA a navazujícími řízeními. Konkrétně: „*Záměr může být v řízeních podle stavebního zákona pozměněn. Schválený záměr, pro nějž bylo vydáno stavební povolení, se od záměru posuzovaného stanoviskem EIA z hlediska jeho vlivů na životní prostředí může lišit a konečný záměr může mít jiný vliv než záměr posuzovaný v souladu se Směrnicí EIA. Podle názoru Komise se mohou vyskytnout před vydáním povolení významné změny záměru, přičemž provádění změn, jež by mohly mít významný vliv na životní prostředí v již posuzovaných záměrech, aniž by se na změny vztahovaly požadavky Směrnice EIA, by tento právní akt zbavovalo jeho účelu.*“ Tvrdíme, že při **prodloužení platnosti stanoviska EIA se podařilo tyto výhrady Komise předčít, když záměr byl změněn dříve, než se vůbec stal předmětem navazujícího řízení.**

je rovněž i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu.). V textu byl pouze uveden odhad provozu v roce 2010 (16,3 mil cest., 227 570 tis pohybů). Návrh stavu provozu v roce 2020 poprvé vznikl v roce 2006 v dokumentaci EIA (verze z roku 2007) jako pouhý odhad provozu, navržený provozovatelem letiště. V příloze dokumentace EIA - Akustické studii se objevuje prognóza vývoje a pojem „cílový stav s paralelní RWY 06R/24L: rok 2012“ (15,6 mil, 216 500 pohybů) a také již „Výhledový stav s paralelní RWY 06R/24L: rok 2020“ (21,2 mil, 274 000 pohybů). V roce 2011 dopracovaná a projednávaná dokumentace EIA uvádí v části B I.2: *Kapacita (rozsah) záměru: Oznamovatelem byly stanoveny následující cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020 ... celkový počet pohybů letadel za rok 274,5 tis.* Výhledový stav byl tedy přejmenován na cílový, byl určen čistě oznamovatelem a numericky je shodný s odhadem z roku 2006. Kapacita záměru také uvádí počty pohybů (denních a nočních) v charakteristickém letovém dni, které jsou zcela shodné s počty pohybů v napadeném OOP. Posudek k dokumentaci EIA z roku 2011 na str. 1 obsahuje stejné údaje jako dokumentace EIA doplněné o text (*Uvažované kapacity se v rámci procesu EIA považují za maximální a vyplývají ... z upravené prognózy letiště Praha/Ruzyně do roku 2020).*

2. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Vzhledem k tomu, že akustická studie, rozptylová studie i posouzení vlivů na veřejné zdraví pracují se sníženými vstupními parametry oproti vydanému stanovisku, nemohou být tyto studie podkladem pro objektivní posouzení podstatnosti změn záměru. Navíc Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví i Srovnávací rozptylová studie 2016 z hlediska zdravotních rizik znečištění ovzduší leteckým provozem ve svém textu uvádí, že navrhovanými změnami dojde ke zhoršení vlivů na životní prostředí, např:

- **v 9 ze 14 výpočtových bodů horší výsledky** v případě upraveného dráhového systému pro všechny sledované ukazatele **znečištění ovzduší** (str. 123 – 130 Srovnávací rozptylové studie 2016)
- **zvýšení počtu osob exponovaných hlukem** se zvýšil o **339**, z toho **nadlimitně** bude exponováno o cca **237** více (str. 25 Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví), jedná se o cca 8% z celkového počtu
- zvýšení počtu osob ohrožených rizikem infarktu **myokardu o 8%**, zvýšení počtu osob ohrožených **ischemickou chorobou srdeční o 16%** (str. 33-34 Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví)

Závěry pak neodpovídají těmto dílčím zjištěním, když vlivy změny na životní prostředí **bagatelizují, ignorují zvýšení akustické zátěže na části území** a dokonce uvádí, že se jedná o *změny nehodnotitelné a hlukové zátěže z obou variant jsou srovnatelné* (str. 40 Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví) nebo *nepředstavují významnější změny v příspěvcích leteckého provozu k imisní zátěži a nebyly zjištěny žádné podstatnější rozdíly* (str. 131 Srovnávací rozptylové studie 2016). Prodloužení platnosti stanoviska EIA pak přebírá pouze tyto závěry.

Upozorňujeme, že pokud by byl ve studiích posuzován počet pohybů uvedený ve stanovisku, byla by výše uvedená zhoršení ještě významnější.

3. Zcela neveřejný proces prodloužení platnosti stanoviska EIA

Proces prodloužení platnosti stanoviska EIA byl **zcela neveřejný, bez účasti veřejnosti, dotčených obcí nebo dotčených orgánů státní správy**. Tvrdíme, že je to nejen v rozporu s principy, na kterých je celé posouzení vlivů na životní prostředí založeno, ale například i s výtkami Evropské komise vůči České republice nebo základními zásadami činnosti správních orgánů (§ 4 odst. 3 a 4 správního řádu).

Ministerstvo životního prostředí navíc při prodloužení platnosti stanoviska vycházelo pouze z podkladů oznamovatele, tedy nijak nezjišťovalo skutečný stav věci (§ 3 správního řádu) a věcnou správnost těchto podkladů **posuzovalo i v oblastech, ve kterých nemá vůbec kompetenci** (zejména v oblasti ochrany veřejného zdraví) bez jakékoliv konzultace s kompetentními orgány (§ 2 odst. 2 správního řádu).

Tvrdíme proto, že v průběhu prodloužování platnosti stanoviska EIA byly porušeny výše uvedené základní zásady činnosti správních orgánů, které se povinně vztahují i na procesy, které nejsou správními řízeními (jako je například prodloužení platnosti stanoviska EIA).

4. Změny v dotčeném území

Podle ustanovení § 9a odst. 3 ZoEIA: „*Platnost stanoviska může být na žádost oznamovatele prodloužena o 5 let, a to i opakovaně, pokud oznamovatel písemně prokáže, že nedošlo k podstatným změnám realizace záměru, podmínek v dotčeném území, k novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace a vývoji nových technologií využitelných v záměru.*“

Původní proces posouzení EIA byl zpracován na základě údajů z roku 2006, kdy na území MČ Suchdol žilo 5583 obyvatel. V mezidobí došlo k významné obytné výstavbě v dotčené oblasti a k 31. 12. 2016 zde žije o více než čtvrtinu obyvatel více - 7 099. Tyto změny jsou v prodloužení platnosti stanoviska EIA nepříliš jasně zmiňovány (viz str. 37 Srovnávací studie pro posouzení finálních změn dispozice projektu). Prodloužení platnosti stanoviska EIA pak v bodu 4. uvádí, že: *nedošlo k podstatným změnám podmínek v dotčeném území z hlediska zhoršení stavu hodnocených složek životního prostředí*. Hodnocení podstatnosti změn tak opět vztahuje ke kritériu (stavu složek životního

prostředí), které nemá oporu v zákoně. Zároveň se domníváme, že **nárůst obyvatel o více než jednu čtvrtinu je podstatnou změnou podmínek v dotčeném území.**

Ustanovení § 5 odst. 2 zákona EIA: „*Při posuzování vlivů záměru na životní prostředí se vychází ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznámení záměru. V dlouhodobém záměru se jeho jednotlivé etapy posuzují samostatně a v kontextu vlivů záměru jako celku.*“ Z tohoto ustanovení vyplývá, že k době oznámení záměru se vztahují pouze informace o životním prostředí a nikoliv socio-ekonomické informace. Kompletní vztahování informací k době oznámení záměru by navíc bylo v rozporu se směrnicí, která takovéto ustanovení neupravuje. Je proto nezbytné je vykládat v souladu s širokým účelem a smyslem směrnice tak, aby posouzení vlivů na životní prostředí bylo efektivní, tj. založené na aktuálních údajích. Opačný výklad by vedl k absurdním závěrům, kdy by byly pro oznamovatele vhodné procesní průtahy, které by vedly k posuzování na základě zastaralých informací. V případě letiště se navíc jistě jedná o dlouhodobý záměr, kdy se posuzování podle druhé věty citovaného ustanovení nemá vztahovat pouze k době oznámení záměru, ale v průběhu času.

5. Podmínky stanoviska EIA v rozporu s posuzovaným záměrem

Původní stanovisko EIA upravuje velmi podrobně podmínky provozu záměru (včetně počtu pohybů v charakteristickém letovém dni nebo jejich distribuci):

„46. *Maximální možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni je stanoven následovně (pro celé letiště Praha – Ruzyně po uvedení záměru do provozu):*

- *počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin): 820*
- *z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00): 780*
- *počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00): 40*

47. *Počet pohybů v denní době od 06:00 do 22:00 (charakteristický letový den) je možno koordinovat maximálně na 780 pohybů (pro celé letiště Praha – Ruzyně po uvedení záměru do provozu).*

48. *Letiště Praha Ruzyně bude nadále provozováno jako plně koordinované, souhrnný počet plánovaných (koordinovaných) pohybů v době od 22:00 do 23:59 a v době od 5:30 do 5:59 bude pro jednu konkrétní noční dobu stanoven na max. 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání), rozložených do výše uvedených dvou částí noční doby (pro celé letiště Praha – Ruzyně po uvedení záměru do provozu).*

51. *V rámci denního provozu bude uplatňována následující preference drah pro vzlety a přistání:*

- *RWY 06L/24R bude v denní době primárně používána pro vzlety,*
- *RWY 06R/24L bude v denní době používána pro přistání (s výjimkou uzavření RWY 06L/24R nebo v případech jiných nezbytných situací),*
- *RWY 13/31 nebude v denní době za standardního provozu pro vzlety a přistání používána,*
- *vzlety a přistání z a na RWY 13/31 v denní době pouze v případech:*
 - *kdy je RWY 06L/24R uzavřena pro vzlety a přistání,*
 - *kdy je RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání,*
 - *pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu.*

52. *Pro omezení hluku z nočního provozu budou uplatňována následující opatření:*

- *RWY 13/31 a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz s výjimkou následujících případů:*

- *vzlet nebo přistání z/na RWY 06R/24L bude možné pouze v případě, že RWY 06L/24R je uzavřena pro vzlety a přistání,*

- *vzlet nebo přistání z/na RWY 13/31 bude možné pouze v případě, že obě RWY 06RLR/24LR jsou uzavřeny pro vzlety a přistání, nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu.*

- *do nočního provozu letiště Praha Ruzyně budou připouštěna pouze letadla o maximální vzletové hmotnosti do 100 t, vyhovující hlukové kategorii letiště Praha Ruzyně 1 a 2, respektive letadla o maximální vzletové hmotnosti nad 100 t vyhovující hlukové kategorii letiště Praha Ruzyně 1.*

- *letecký provoz v noční době bude plánován tak, aby nedošlo k překročení zavedené hlukové kvóty.*“

Vzhledem ke změně distribuce letů na jednotlivých drahách a zrušení dráhy RWY 13/31, záměr posuzovaný při prodloužení platnosti stanoviska EIA neodpovídá těmto podmínkám. Respektive tyto podmínky neodpovídají posuzovanému záměru, přesto zůstávají v platnosti.

6. Záměr nebyl posuzován s kapacitou

Po celou dobu posuzování **nebyla řádně vymezena ani omezena kapacita letiště po roce 2020**, viz také poznámka k bodu 4, přestože stanovisko MŽP požadovalo omezení maximální kapacity. Kapacita letiště je přitom **zcela klíčovým údajem pro posouzení vlivů na životní prostředí** a již nyní je více než zřejmé, že rozšíření letiště nebude v roce 2020 dokončeno (viz str. 19 Srovnávací studie pro posouzení finálních změn dispozice projektu). V praxi tak vznikla situace, kdy **reálně dlouhodobě potřebná kapacita letiště nebyla vůbec posuzována** a tím se tento základní parametr stal zcela zjevně proměnnou, časově neukotvenou a různě přejmenovávanou veličinou.

Článek 5 odst. 3 směrnice EIA přitom vyžaduje: „*Informace, které má oznamovatel poskytnout v souladu s odstavcem 1, musí zahrnovat alespoň:*

a) *popis záměru obsahující informace o jeho umístění, povaze a rozsahu;*

c) *údaje nezbytné k určení a posouzení hlavních vlivů, které by záměr mohl mít na životní prostředí;*“

Tuto povinnost potvrzuje i judikatura Soudního dvora EU. „*Rozsah této povinnosti posouzení vlivu na životní prostředí vyplývá z článku 3 pozměněné směrnice 85/337, podle něhož posouzení vlivu na životní prostředí vhodným způsobem určí, popíše a posoudí v každém jednotlivém případě a v souladu s články 4 až 11 této směrnice přímé a nepřímé vlivy záměru na člověka, faunu a flóru, půdu, vodu, ovzduší, podnebí a krajinu, hmotný majetek a kulturní dědictví, jakož i na vzájemné působení mezi těmito faktory. ... Tento článek je tudíž nutno chápat v tom smyslu, že jelikož posouzení vlivu na životní prostředí musí zejména vhodně identifikovat, popsat a posoudit nepřímé vlivy záměru, musí toto posouzení zahrnovat i analýzu kumulativních vlivů na životní prostředí, které může mít tento záměr, je-li posuzován společně s ostatními záměry, neboť takováto analýza je nezbytná pro zajištění toho, aby posouzení zahrnulo přezkum všech významných vlivů dotčeného záměru na životní prostředí.*“ (C-404/09, Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 24. listopadu 2011 — Evropská komise v. Španělské království).

„*Vzít v úvahu pro posouzení vlivů záměru nebo jeho změny na životní prostředí pouze přímé účinky zamýšlených samotných stavebních prací, aniž by byly zohledněny vlivy na životní prostředí, které mohou být vyvolány používáním nebo provozem stavebních děl, které jsou výsledkem těchto prací, by bylo zjednodušující a v rozporu s tímto přístupem.*

Ostatně výčet faktorů, které je třeba vzít v úvahu, uvedený v článku 3 směrnice 85/337, jako je vliv záměru zejména na člověka, faunu a flóru, půdu, vodu, ovzduší nebo kulturní dědictví, sám o sobě ukazuje, že vliv na životní prostředí, jehož posouzení má směrnice 85/337 za cíl umožnit, není jen vliv zamýšlených stavebních prací, nýbrž také a zejména vliv záměru, který má být proveden.

Soudní dvůr tak ve věci záměru zdvojení již existující železniční tratě rozhodl, že záměr této povahy může mít významný vliv na životní prostředí ve smyslu směrnice 85/337, jelikož může mít zejména významný zvukový vliv (rozsudek ze dne 16. září 2004, Komise v. Španělsko, C-227/01, Sb. rozh. s. I-8253, bod 49). **Ve věci, ve které byl vydán tento rozsudek, přitom významný zvukový vliv nebyl vyvolán zdvojením železniční tratě, avšak předpokládaným zvýšením frekvence železniční dopravy, tedy zvýšením, které bylo umožněno právě těmito pracemi spočívajícími ve zdvojení železniční tratě.** Totéž se musí uplatňovat v případě záměru, jakým je záměr dotčený ve sporu v původním řízení, jehož cílem je umožnit zvýšení činnosti letiště, a v důsledku toho intenzity leteckého provozu.“ (C-2/07, Abraham a další)

7. Rozpor se zásadami územního rozvoje

V současné době Letiště Praha, a.s., Středočeský kraj a hl. m. Praha projektují, připravují a schvalují tři zásadně odlišné záměry.

	RWY12/30 - provoz	délka RWY 06R/24L - (plánovaná dráha)	délka RWY 06L/24R (současná dráha)
--	-------------------	--	---------------------------------------

Aktualizace ZÚR Prahy	ano	3550	3715
Návrh 2. Aktualizace ZÚR StěK	ano	3550	4000 (prodloužení oproti stávajícímu stavu)
Prodloužené stanovisko EIA	Ne (uzavřeno)	3100	3715

Záměr posuzovaný v prodloužení platnosti stanoviska EIA tak neodpovídá ani jednomu ze zásad územního rozvoje. ZÚR Prahy ve výrokové části přímo uvádějí: „5.3.1 Letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), Vymezení: ... Stávající RWY 13/31 a RWY 06L/24R zůstanou pro letecký provoz zachovány.“

8. Důsledky změny záměru

Prodloužení platnosti stanoviska EIA pro takto podstatně pozměněný záměr bude mít zásadní vliv i *pro futuro*.

Pokud by byl takovýto postup v přezkumném řízení aprobován, není například zřejmé, zda bude možné v roce 2022 požádat další prodloužení platnosti stanoviska EIA a znovu v něm předložit ještě více pozměněný záměr (např. redistribuce pohybů letadel), které povede opět k dalšímu zvýšení zátěže pro okolí – řetězením těchto dílčích „nepodstatných“ změn, lze v horizontu 15 let dosáhnout významné změny záměru (navíc ještě ve zcela neveřejném procesu).

Nezodpovězenou otázkou také je, vůči které variantně posuzovaného záměru bude srovnáván záměr povolovaný v navazujícím řízení (tzv. **coherence stamp**). Toto posouzení navíc umožňuje aprobaci dalších změn záměru. Domníváme se, že smyslem a účelem coherence stamp nebylo posuzovat povolovaný záměr se záměrem, který byl zcela bez veřejnosti a kontroly ze strany orgány veřejné správy podstatně pozměněn s nikým neověřeným (a navíc zjednodušujícím) tvrzením, že se jedná o změny buď bez vlivu, nebo příznivější.

III. Závěr

Na základě výše uvedeného navrhuje, aby Ministerstvo životního prostředí stanovisko přezkoumalo a vydalo následující usnesení:

Ministerstvo životního prostředí podle ustanovení § 156 odst. 2, § 98 a § 97 odst. 3 správního řádu a u š í Prodloužení platnosti stanoviska podle § 9a odst. 3 ZoEIA ze dne 27. 1. 2017, č. j. 50446/ENV/16 k posouzení vlivů provedení záměrů na životní prostředí, původní stanovisko vydané podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, pod č. j. 68161/ENV/11 ze dne 26. října 2011 ve věci záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“. Prodloužení platnosti stanoviska se ruší s účinky ode dne, kdy bylo vydáno.

Dle ustanovení § 42 správního řádu pak žádáme, aby nás správní orgán ve lhůtě 30 dnů ode dne, kdy podnět obdržel, **informoval**, že řízení zahájil, nebo že neshledal důvody k zahájení řízení z moci úřední, popřípadě že podnět postoupil příslušnému správnímu orgánu.

Příloha: Garance generálního ředitele

městská část Praha-Dolní Chabry
starosta městské části Miroslav Malina

městská část Praha-Ďáblice
starosta městské části Ing. Miloš Růžicka

městská část Praha- Lysolaje
starosta městské části Ing. Petr Hlubuček

městská část Praha-Nebužice
starosta městské části Ing. Viktor Komárek

městská část Praha-Suchdol
starosta městské části Ing. Petr Hejl