

PŘÍLOHA

Návrhu realizace společenské odpovědnosti pro Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o.

- I. Problematická ustanovení smluv mezi TPCA Czech, s. r. o. a českými stranami
- II. Dopady provozu výrobního závodu TPCA Czech s. r. o. a souvisejících provozů v průmyslové zóně Kolín-Ovčáry na životní prostředí



© Ekologický právní servis - Environmental Law Service
GARDE - program Globální odpovědnosti
(Global Alliance for Responsibility, Democracy and Equity)

Bratislavská 31, 602 00 Brno, Česká republika (Czech Republic)
tel: +420 545 575 229, fax: +420 545 240 012
e-mail: brno@eps.cz
URL: <http://www.eps.cz> , <http://www.sedlakjan.cz>

Vypracováno ve spolupráci s programem Ekologického právního servisu „Doprava“ (kapitola II.)

listopad 2004

I.

Problematická ustanovení smluv mezi Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o. a českými stranami

1. Ujednání o porozumění ze dne 12. 2. 2002 mezi Toyota Motor Corporation („TMC“) a Peugeot Citroën Automobiles, S.A. („PSA“) a jednotlivými českými ministerstvy

Ujednání o porozumění (Memorandum of Understanding) (dále jen „Ujednání“) sjednané dne 12. 2. 2002 mezi společnostmi **Toyota Motor Corporation** (dále jen „TMC“) a **Peugeot Citroën Automobiles, S.A.**, (dále jen „PSA“) (společně označeni jako „Investoři“ či dále „TPCA“) a **českými ministerstvy**: Ministerstvem průmyslu a obchodu („MPO“), Ministerstvem financí („MF“), Ministerstvem práce a sociálních věcí („MPSV“) a Ministerstvem pro místní rozvoj („MMR“) (společně označeni jako „Garantující strany“).

Podpis Ujednání byl učiněn v návaznosti na usnesení vlády ze dne 9. července 2001 č. 708+P k zabezpečení investiční přípravy území průmyslové zóny Kolín-Ovčáry pro strategického investora a usnesení ze dne 16. ledna 2002 č. 66 k zabezpečení realizace investičního záměru společného podniku těchto společností. Těmito usnesením vláda mimo jiné souhlasila s návrhem investičních pobídek a dalších opatření k umožnění realizace investičního záměru a zmocnila konkrétní ministry k následnému podpisu Ujednání o porozumění k projektu TPCA.

Již samotný podpis Ujednání je v době po nabytí účinnosti zákona č. 72/2000 Sb., o investičních pobídkách (nabyl účinnosti dne 1. 5. 2000) dosti netypické, neboť česká strany smlouvy se zahraničními investory obdobného obsahu, s názvem Prohlášení o společném záměru či Memorandum, uzavírala především v tzv. předzákonném režimu do dubna roku 2000, **Ujednání o porozumění na vládní úrovni bylo od té doby uzavřeno pouze s TPCA.**

V **čl. 1** vymezený **Účel Ujednání** je velmi problematický, neboť se v něm Garantující strany bez dalšího vysvětlení deklarují, že **realizace Projektu v ČR „je v zájmu České republiky“**, že poskytnou v největším možném rozsahu součinnost při zavedení a úspěšném dokončení Projektu a poskytnou Investorům prostřednictvím TPCA určitá zvýhodnění a v Příloze 1 specifikované Pobídky. Přitom v **čl. 5 Závazek** je stanoveno, že **podpis Ujednání nezavazuje Investory realizovat Projekt v ČR**. V **čl. 8 Náklady** je pak stanoveno, že každá ze stran nese své vlastní náklady v souvislosti s uzavřením Ujednání a v případě, že se **Investoři rozhodnou nevybudovat Projekt v ČR** nebo jej zde neumístit, **nebudou mít strany vůči sobě žádné peněžité ani jiné závazky či nároky.**

1.1. Jednostrannost Ujednání - česká strana se zavazuje - Investor je bez povinnosti realizovat Projekt

Ujednání jako nepojmenovaná smlouva ve smyslu zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, je tedy od počátku **výrazně jednostranné** či nevyrovnané, a to v tom smyslu, že **česká strana** garantuje, že má na realizaci Projektu výrazný zájem, přičemž Ujednáním a jeho Přílohami a Dodatky **se zavazuje** a vytváří vhodné podmínky pro to, aby Investoři mohli svůj Projekt realizovat. Ten by samozřejmě neměli zájem realizovat v ČR nebýt jim vládními usneseními a Ujednáním „předem přislíbeným“ Pobídkám (uvedeny předběžný příslib však nemá žádnou oporu v zákoně č. 72/2000 Sb., o investičních pobídkách), resp. proklamované snaze tyto Pobídky v co možná nejvyšším rozsahu (v souladu s příslušnou legislativou) TPCA poskytnout. Ujednáním přitom nejsou **Investorovi**, ani jeho na území ČR založenému novému právnímu subjektu, stanoveny v zásadě **žádné odpovídající povinnosti.**

1.2. Podjatost pracovníků CzechInvestu

Vládní agentura **CzechInvest** plní dle **čl. 4** Ujednání jednak úlohu **kontaktní osoby** k Projektu, dále **koordinátora Projektu** s cílem realizovat Projekt. Podle **čl. 10 Přílohy 1 Ujednání** Investoři podají

u CzechInvestu Záměr získat investiční pobídky dle zákona o investičních pobídkách a CzechInvest a MPO vyvinou **maximální úsilí k co nejrychlejšímu posouzení záměru a k udělení investičních pobídek** dle tohoto zákona. CzechInvest zároveň má svou **přesně danou zákonnou roli** v procesu poskytování pobídek podle zákona o investičních pobídkách, kdy vypracovává posudek na záměr získat investiční pobídky, zaměřeným na to, zda společnost může splnit všeobecné i zvláštní zákonné podmínky. V případě splnění podmínek pak CzechInvest k posudku připojuje také návrh poskytnutí příslušných investičních pobídek s uvedením jejich výše a podmínek jejich uplatnění. Pokud je již na základě podpisu Ujednání CzechInvest takto do Projektu intenzivně zapojen, **jen stěží může nestranně plnit** svou důležitou zákonnou úlohu, navíc když je **Ujednáním presumováno, že konkrétní v něm specifikované investiční pobídky budou TPCA uděleny** a je v něm zřetelně deklarována snaha uplatnit je v **maximální možné míře**.

Z výše uvedeného poté plyne fakt, že u **pracovníků agentury CzechInvest podílejících se projednávání věci lze mít se zřetelem na jejich poměru k věci (Projektu TPCA) i k účastníkům řízení (společnosti TPCA) ve smyslu § 9 odst.1 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád) pochybnosti o jejich nepodjatosti**. Dále pak vzhledem k úloze (bývalého) generálního ředitele CzechInvestu Martina Jahna jako vedoucího koordinačního týmu Projektu lze dovodit, že **pracovníci CzechInvestu jsou osobami podjatými ve smyslu správního řádu a jako takové měly být ve smyslu vyloučeny z projednávání a rozhodování věci**.

1.3. Přímo z Ujednání plynoucí vady správních řízení

- podjatost úředníků stavebního úřadu v Kolíně a Ministerstva životního prostředí

Seznam osob podílejících se na koordinaci a realizaci Projektu je uveden v **Příloze 3 Ujednání**. V realizačním týmu Projektu jsou jako **osoby „zodpovědné za hladký průběh realizace projektu, schvalovací řízení, stavby a zahájení výroby“** uvedeny kromě vedoucího týmu, především **Jaroslava Honová, vedoucí projektové EIA na MŽP, a hlavně vedoucí stavebního úřadu v Kolíně Vlasta Klímová**.

Tyto **osoby** jsou tedy dle Ujednání **zodpovědné za hladký průběh schvalovacích řízení**, ale **zároveň úředníky orgánů vykonávajících státní správu**, kterým příslušelo rozhodovat např. v řízení podle zákona č. 244/1992 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), či podle zákona č. 50/1976 Sb., o stavebním řádu (stavební zákon) a návrzích podaných TPCA na vydání stanoviska EIA, resp. na vydání územního rozhodnutí či stavebního povolení. Je přitom více než zjevné, že u těchto osob **vzhledem k jejich poměru k věci (Projektu TPCA, jako členové realizačního týmu) i k účastníkům řízení (společnosti TPCA a městu Kolín) bylo ve smyslu § 9 odst.1 správního řádu lze mít pochybnosti o jejich nepodjatosti**. V daném případě pak nelze mít pouze pochybnosti, neboť **tyto osoby bezpochyby podjatými ve smyslu správního řádu byly a jako takové měly být ve smyslu § 9 odst. 2 správního řádu vyloučeni z projednávání a rozhodování věci**. Tyto osoby se za podjaté měly samy prohlásit o uvedené oznámit postupem podle § 11 správního řádu.

Uvedenou skutečnost pak podtrhuje fakt, že např. v případě stavebního úřadu v Kolíně je ještě dána tzv. **systemová podjatost** z důvodu provázanosti státní správy a samosprávy v městě Kolíně, neboť to má na realizaci Projektu bez debat enormní **ekonomický, politický i sociální zájem**. **Zaměstnanecký poměr** výše uvedené **vedoucí stavebního úřadu** stejně jako jejich podřízených pracovníků stavebního úřadu vůči **městu Kolín - účastníku územního řízení a také navrhovateli na vydání územního rozhodnutí pro TPCA sám o sobě také naplňuje podmínku ustanovení § 9 správního řádu o vyloučení pracovníků**.

Navrhovatelem na vydání územního rozhodnutí pro Projekt TPCA bylo město Kolín (viz dále bod 3 této analýzy a čl. 5.1.1. Smlouvy o spolupráci) v rámci výkonu své samostatné působnosti ve smyslu zákona č. 128/2000 Sb. o obcích, u věcně a místně příslušného stavebního úřadu dle § 117 odst. 1 zákona č. 50/1976, o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), kterým byl obor stavební úřad městského úřadu Kolín. Ten provedl územní (i stavební řízení) a v přenesené působnosti v nich vydal povolení. Jak vyplývá z § 5 odst. 1 a 2 zákona o obcích, jakož i ze systematiky Části první, Hlavy IV tohoto zákona, je stavební úřad jedním z orgánů navrhovatele, města Kolín. Zákon o obcích tak vytváří velice úzký vztah (zaměstnanecký) mezi stavebníkem a pracovníky stavebního úřadu v případech, kdy žádost o vydání územní rozhodnutí či stavebního povolení podává obec (město), "jejíž" obecní (městský) úřad je současně příslušným stavebním úřadem. Jinými slovy jde o stav, kdy pracovník stavebního úřadu je současně zaměstnancem právnické osoby, která požádala o vydání územního rozhodnutí či stavebního povolení. Takovýto přímý vztah pracovníka správního orgánu (stavebního úřadu) a účastníka řízení zakládá sám o sobě odůvodněnou pochybnost o nepodjatosti všech výše uvedených pracovníků stavebního úřadu včetně

jeho vedoucího ve smyslu § 9 odst. 1 správního řádu.

Výše uvedené je dále konkretizováno dalšími ustanoveními zákona o obcích:

- V souladu s § 99 zákona o obcích je výkonným orgánem města Kolín v oblasti samostatné působnosti Rada města Kolín, která ze své činnosti odpovídá zastupitelstvu města. Podle § 102 odst.2. písm. g) zákona o obcích ve znění platném do dne 31. 12. 2002 bylo radě obce (města) vyhrazeno mj. **jmenovat a odvolávat vedoucí odborů obecního úřadu a rozhodovat o platech vedoucích odborů obecního úřadu** (podle znění tohoto ustanovení, platného od 1. 1. 2003, je radě obce (města) vyhrazeno mj. na návrh tajemníka obecního (městského) úřadu jmenovat a odvolávat vedoucí odborů obecního (městského) úřadu v souladu se zvláštním zákonem).
- Podle § 109 odst. 1 zákona o obcích, věty poslední je „v čele“ obecního (městského) úřadu starosta. (Bývalá) starostka **města Kolín Zdeňka Smetanová, přitom opakovaně vyjádřila podporu záměru Projektu TPCA**, či průmyslové zóny Kolín-Ovčáry, v níž společnost svou továrnu staví. Uvedenou skutečnost pak dokresluje a umocňuje fakt, že bývalá **starostka byla členem koordinačního týmu Projektu dle Přílohy 3 Ujednání**, zodpovědného za strategické a finanční záležitosti.
- Podle § 103 odst. 3 zákona o obcích starosta jmenuje a odvolává (se souhlasem ředitele krajského úřadu) tajemníka obecního (městského) úřadu a stanoví jeho plat podle zvláštních předpisů. Tajemník je podle § 110 odst. 1 zákona o obcích zaměstnancem obce (města). Podle odst. 2 téhož ustanovení je tajemník odpovědný starostovi za plnění úkolů obecního úřadu v samostatné působnosti i přenesené působnosti. **Z odst. 4 téhož ustanovení pak vyplývá, že tajemník plní úkoly statutárního orgánu zaměstnavatele vůči zaměstnancům obecního (městského) úřadu a stanoví platy zaměstnancům zařazeným v obecním (městském) úřadu** (podle § 102 odst. 2 písm. g) zákona o obcích ve znění platném do 31. 12. 2002 rozhodoval o platech vedoucích odborů obecního (městského) úřadu starosta).

Právní názor, že pracovníci obecního (městského) úřadu jsou z projednávání a rozhodování věci vyloučeni, pokud by měl jejich zaměstnavatel (obec či město) bezprostřední a soukromý zájem na výsledku rozhodnutí vydávaného v přenesené působnosti, **daný tím, že by se dotýkalo jeho majetku a byl od něho odvislý majetkový přínos pro obec nebo město**, vyslovil v rozsudku ze dne 3. 10. 2002 (čj. Ca 23/20002-17) rovněž **Krajský soud v Hradci Králové** (Správní judikatura 6/2002, str. 505, 1058). Soud mimo jiné konstatoval (EPS zvýrazňuje), že **“pro účely vyloučení postačí, pokud lze mít o nepodjatosti se zřetelem ke známým skutečnostem již jen pouhé pochybnosti”**, že **pracovníci obecního (městského) úřadu “jsou v pozici podřízenosti a závislosti... zejména ke starostovi a radě”** a **“jejich postavení se tedy vyznačuje celou řadou vazeb charakteristických obecně pro vztah mez zaměstnavatelem a zaměstnancem, mimo jiné například povinností zaměstnance dbát pokynů svých nadřízených”** a že **“již pouhá existence těchto skutečností může zcela nepochybně vyvolávat u pracovníků městského úřadu, pověřených projednáváním a rozhodováním konkrétních věcí, právě onen zmíněný poměr k věci, kdy lze mít důvodné obavy z toho, že při této činnosti nejsou a nemohou být zcela nestranní a nezájatí.”**

Zaměstnanci je navíc i dalšími právními předpisy **uloženo plnit pokyny zaměstnavatele** či nadřízeného (srov. § 27 odst. 1, § 35 odst. 1 písm. b), § 73 odst. 1 písm. a) zákona č. 65/1965 Sb., zákoníku práce; § 16 odst. 1 písm. d) zákona č. 312/2002 Sb., o úřednících územních samosprávních celků).

Uvedená skutečnost způsobuje **zcela zásadní vadu všech řízení**, která byla o Projektu TPCA před MŽP a stavebním úřadem v Kolíně vedena a kterých se účastnily zmiňované osoby. Podle § 62 odst. 1 písm. d) správního řádu je **důvodem pro obnovu řízení jestliže rozhodnutí bylo vydáno vyloučeným orgánem**. Okolnost, že podjatost uvedených osob mohla a také **měla mít podstatný vliv na rozhodnutí** je dána již povahou jejich účasti v realizačním týmu Projektu, v němž nesly odpovědnost za hladký průběh schvalovacích řízení, které sami vedly.

2. Ujednání o porozumění ze dne 12. 2. 2002 mezi TMC a PSA a městem Kolínem

Další Ujednání o porozumění (dále jen „Ujednání-Kolín“) bylo sjednáno dne 12. 2. 2002 mezi **TMC a PSA a městem Kolínem**. V úvodních ustanoveních Ujednání-Kolín je deklarováno, že Investoři si vybrali lokalitu Kolín na základě řady faktorů, mezi něž patří i podmínky získání lokality Kolín a podmínky v lokalitě Kolín vytvořené v souladu se zákony České republiky městem Kolín, naopak Kolín deklaruje, že je v jeho zájmu, aby Projekt byl umístěn v lokalitě Kolín a bude v co největším možném rozsahu poskytovat součinnost při jeho zavedení a úspěšném dokončení.

2.1. Jednostrannost Ujednání-Kolín - město se zavazuje - Investor je bez povinnosti realizovat Projekt

Ujednání-Kolín jako nepojmenovaná smlouva ve smyslu občanského zákoníku je tedy od počátku **výrazně jednostranné**, a to v tom smyslu, že se **město Kolín**, a to zjevně silněji než garantující strany v Ujednání **zavazuje v mnoha bodech**, přičemž Ujednání-Kolín **neobsahuje odpovídající skutečně vymahatelné povinnosti Investora**. Postačí nahlédnout do textu, kde je u města Kolín uvedeno „**se zavazuje**“ naproti tomu TPCA pouze a jen „**prohlašuje**“ (viz níže). Podle **čl. 5 Závazek** pak Ujednání-Kolín **nezakládá žádný závazek Investorů** ani jejich dceřiných společností nebo spřízněných osob, a to vůči sobě navzájem **ani vůči městu Kolín**, týkající se **realizace Projektu v České republice**, včetně jakékoliv **povinnosti k odškodnění**. Uvedené je potvrzeno tím, že dle **čl. 5 město Kolín bere na vědomí**, že si **Investoři vybrali lokalitu** Kolín pro projekt **na základě Pobídek** obsažených v Ujednání-Kolín s tím, že **podmínky Ujednání-Kolín budou pro Město závazné, dokud nebude splněna každá z pobídek zde obsažených**.

2.2. Podjatost pracovníků Městského úřadu Kolín

V **čl. 4 Kontaktní osoba, Harmonogram** se vymezuje, že **starostka Zdeňka Majerová** a **radní Vít Kosina** byly určeni jako **kontaktní osoby** s tím, že **vyvinou veškeré úsilí pro získání, zavedení a dokončení Projektu** v lokalitě Kolín a za tím účelem budou **až do dokončení úzce spolupracovat s Investory a příslušnými místními i státními orgány**. Uvedený článek pak obsahově shodně s Ujednáním odkazuje na Seznam **osob účastnících se na koordinaci a realizaci** Projektu v lokalitě Kolín, který je připojen jako **Příloha 3**.

Také uvedené ustanovení Ujednání-Kolín jednoznačně a v jistém smyslu silněji než v Ujednání poukazuje na **podjatost a vyloučení pracovníků místních správních úřadů**, neboť tito vzhledem ke svému zaměstnaneckému poměru k městu Kolín a tedy faktické závislosti **nemohli rozhodovat nestranně**.

V **čl. 8 Náklady** je pak stanoveno, že každá ze stran ponese své vlastní náklady a výdaje, které jí vzniknou v souvislosti s uzavřením tohoto Ujednání a v případě, že **Investoři nepostaví svůj Projekt v lokalitě Kolín**, nevzniknou stranám vůči sobě **žádné peněžité či jiné závazky ani žádné nároky na odškodnění**.

2.3. Presumpce vydání souhlasného stanoviska EIA

V **Příloze 1 k Ujednání-Kolín** je v **čl. 3** stanoveno, že Investoři uzavřou s městem Kolín smlouvu o budoucí kupní smlouvě na koupi Pořizovaných pozemků (dále jen "**Smlouva o smlouvě budoucí**") a bezodkladně **po vydání souhlasného rozhodnutí Ministerstva životního prostředí o vlivu Projektu na životní prostředí** zaplatí přiměřenou zálohu na kupní cenu, jejíž výše bude dohodnuta ve Smlouvě o smlouvě budoucí. Kupní cena za Pořizované pozemky bude činit **200 Kč/m²**.

V uvedeném bodě dochází k **nezákonné presumpci vydání souhlasného stanoviska EIA**, která dále podtrhuje skutečnost, že v případě Projektu nemohlo být a ani **nebylo ve správních řízeních rozhodováno nestranně**.

2.4. Problematický rozsah závazků města Kolína

V **čl. 3 Příprava lokality Kolín**, **čl. 4 Infrastruktura lokality Kolín**, **čl. 5 Další otázky související s lokalitou Kolín** a **čl. 6 Ekologické odškodnění** se město Kolín v mnoha bodech **zavazuje**:

Zajistit terénní úpravu Pořizovaných pozemků **podle zadání Investorů** a za jejich technického dozoru a spolupráce; **plně spolupracovat** s Investory a TPCA a **pod jejich technickým dohledem**; provést všechny úpravy **k odstranění překážek**, které by mohly bránit realizaci Projektu nebo které by mohly vést k jeho zpoždění nebo zvýšit náklady; **vybudovat inženýrské sítě podle specifikovaných požadavků** a **v maximální možné míře při tom spolupracovat** s Investory. **Město se zavazuje**, že Pořizované pozemky prodávané TPCA **nebudou mít jako právní tak faktické závady**, které by bránily nebo omezovaly TPCA při realizaci Projektu, zejména že Pořizované pozemky nebudou zatíženy právy třetích osob. **Město Kolín se dále zavazuje**, že k Pořizovaným pozemkům a Opčním pozemkům **zajistí všechna práva**

potřebná pro přípravu a realizaci Projektu tak, aby **nedošlo k zabránění zavedení a dokončení Projektu**, k jeho **zpoždění, navýšení nákladů** spojených s jeho realizací a aby se **nezpozdily terénní úpravy** ani **nezvýšily náklady na jejich provádění**.

Město a Investoři si pak dohodli, že ve **Smlouvě o smlouvě budoucí se město Kolín zaváže, že odškodní Zahraniční investory za škodu způsobenou porušením svých závazků uvedených v článku tomto článku 5 této Přílohy č. 1 k Ujednání-Kolín**. V **čl. 6** je stanoveno, že město Kolín poskytne TPCA záruky, že jí **nahradí náklady**, které v případě, že provedené **průzkumy ekologického stavu** Pořizovaných pozemků a Opčních pozemků se ukáží jako **nedostatečné nebo neúplné**, bude muset TPCA **vynaložit na případné sanace**, pokud budou požadovány podle předpisů na ochranu životního prostředí.

Dle **čl. 7 Harmonogram** Strany Ujednání-Kolín vynaloží veškeré úsilí v rámci platných právních předpisů k tomu, aby harmonogram uvedený v Dodatku č. 7 byl dodržen. Harmonogram vyžaduje, aby lokalita Kolín byla **připravena pro Projekt** tak, aby **výstavba mohla být zahájena v září 2002** a aby **terénní úpravy** Pořizovaných pozemků byly **zahájeny v dubnu 2002**.

Dle **čl.8 Občanská vybavenost** se město Kolín **zavazuje**, že **zřídí** v rámci systému městské hromadné dopravy **autobusovou linku** tak, že bude umožněna snadná doprava pracovníků do blízkosti areálu závodu. Město se **zavazuje**, že zajistí v rámci své působnosti veškeré podmínky pro **vytvoření dostatečného počtu vyhovujících ubytovacích možností pro zaměstnance TPCA za nájemné na úrovni regulované státem**. Město dále **zajistí komunální služby**, včetně **hasičské a policejní ochrany** v dostatečné míře pro potřeby Města a Projektu. Město **poskytne na vlastní náklady přechodné administrativní prostory a dva vybavené byty 3+1** pro dva jednatele TPCA.

3. Smlouva o smlouvě budoucí kupní a smlouva o spolupráci při přípravě pozemků pro výstavbu ze dne 25. 4. 2002 mezi Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o. (TPCA) a městem Kolínem

Tato smlouva o smlouvě budoucí kupní a smlouva o spolupráci při přípravě pozemků pro výstavbu (dále jen „**Smlouva o spolupráci**“) byla uzavřena mezi **městem Kolín a TPCA** v návaznosti na Ujednání-Kolín. Uvedená smlouva pak byla dvakrát doplňována, a to **Dodatkem č. 1 a Dodatkem č. 2**.

3.1. Odškodnění a smluvní pokuty

Smlouva o spolupráci jako smlouva uzavřená podle § 289 a násl. zákona. č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník a § 50a zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník je opět **výrazně jednostranná**. Zatímco město Kolín je pod **hrozbou odškodnění, či zaplacení smluvní pokuty** nuceno přesně **dodržet Harmonogram a plnit všechny své závazky** řádně, včas a na vlastní odpovědnost, u TPCA již např. případné **prodlení** s poskytováním nezbytné dokumentace znamená **automatické prodloužení lhůt dle Harmonogramu** a TPCA podle bodu 3.6. smlouvy o spolupráci **není povinen nahradit městu Kolín náklady** vzniklé v souvislosti **s jakýmkoliv pracemi a dalšími činnostmi**, které mají být provedeny **v souvislosti s průmyslovou zónou nebo Ujednáním**.

Smlouvou o spolupráci je v **čl. 8.1** stanoveno, že město Kolín zaplatí TPCA **smluvní pokutu** ve výši **5% kupní ceny (t.j 12 425 900 Kč) v každém případě porušení svých závazků**, dále pak v případě, kdy by se některé z prohlášení města Kolína ukázalo jako nepravdivé či neúplné. Především je pak stanoveno, že je **město Kolín povinno zaplatit smluvní pokutu za každý den prodlení časového harmonogramu pro terénní práce**. „*Výše smluvní pokuty je stejná jako výše smluvní pokuty, která byla zaplacena dodavatelem ve Smlouvě o dílo za každý den prodlení s plněním závazků dodavatele z časového harmonogramu*“.

S uvedeným poměrně výrazně kontrastuje skutečnost, že v případě, kdyby došlo k ukončení Smlouvy o spolupráci, a to způsobem, že by se TPCA **rozhodla nekoupit pozemky** či **po 31. 12. 2003 (později Dodatkem č. 1 ke Smlouvě změněno na 30. 6. 2004)**, se tato **zavázala dle čl. 6.6 odškodnit po splnění dalších podmínek** město Kolín částkou až do výše **75% kupní ceny (t.j až 186 388 650 Kč)**.

3.2. Ovlivňování řízení

3.2.1. územní řízení

v čl. 5.1.1 se stanovuje, že město Kolín „**podá návrh na zahájení územního řízení o vydání Územního rozhodnutí...**“, přičemž „Územním rozhodnutím“ se dle čl. 1 **Definice** rozumí územní rozhodnutí o umístění závodu na výrobu malých automobilů TPCA na pozemcích v lokalitě Kolín.

K uvedenému je třeba dále přičíst čl. 5.2.1, podle kterého město Kolín vynaloží veškeré úsilí, aby získalo od příslušných orgánů Územní rozhodnutí a hlavně **aby toto rozhodnutí neobsahovalo žádné podmínky, které jsou nepřijatelné pro TPCA uvažujícího v dobré víře.**

Jak bylo vysvětleno výše, lze dovodit, že v územním řízení o Projektu TPCA rozhodovali pracovníci, kteří měli být pro svůj poměr k věci a účastníkům řízení z projednávání a rozhodování věci **vyloučeni**. Uvedené **zakládá podstatnou vadu řízení** a možnost podat podle § 62 odst. 1 písm. d) správního řádu **návrh na obnovu řízení**. Lze také v souvislostech uvažovat o tom, zda uvedená ustanovení, resp. požadavky na město Kolín v nich uvedené, již nepřekračují hranice pro platnost právních úkonů, aby se tyto **nepřičily dobrým mravům**.

3.2.2. vyvlastňovací řízení

podle čl. 5.1.5 město Kolín **zahájí řízení a bude usilovat o vyvlastnění vymezených pozemků pro umístění železniční vlečky a komunikací** k závodu TPCA s tím, že dle čl. 8.2.2. **bezpodmínečně pod hrozbou smluvní pokuty musí řízení dokončit k 28. 2. 2003**, a to i přesto, kdyby třetí strana (tedy vlastník, jemuž je vyvlastňováno) podala proti rozhodnutí o vyvlastnění odvolání.

Lze dovodit, že uvedená ustanovení by též mohla být v **rozporu s dobrými mravy**, neboť nelze oprávněně požadovat po městu Kolín, aby se takto **zaručilo za výsledek vyvlastňovacího řízení**, a to bez ohledu na možný právní postup vlastníků uplatněný na ochranu jejich práv, když město Kolín **o vyvlastnění nijak nerozhodovalo a ani rozhodovat nemohlo**. Podle § 112 stavebního zákona se vyvlastňovací řízení zahajuje na návrh orgánu státní správy, právnické nebo fyzické osoby, která má předmět vyvlastnění využít k účelu, pro který se vyvlastňuje. Pokud tedy bylo navrhovatelem město Kolín, vyvlastňovacím řízení musel provést jiný stavební úřad než kolínský.

Dle čl. II 1.0. **Dodatku č. 1** Smlouvy o spolupráci sjednaného mezi totožnými Stranami dne 28. 4. 2003 se však Strany dohodly, že bez ohledu na znění čl. 5.1.5 **není město Kolín povinno zahájit vyvlastňovací řízení** a usilovat o vyvlastnění vymezených dědických pozemků, pokud nevyřešené pozemky nebudou bránit nebo ztěžovat nebo ovlivňovat stavbu nebo provoz závodu TPCA. Dle čl. II 1. **Dodatku č. 2** Smlouvy o spolupráci sjednaného mezi totožnými Stranami si však TPCA vyhrazuje právo **požádat město Kolín o zahájení vyvlastňovacího řízení**, tedy **obnovit povinnost dle čl. 5.1.5 Smlouvy o spolupráci**, kdykoliv, pokud TPCA **nezíská výlučné vlastnické právo** ke všem dědickým pozemkům **do 30. 6. 2004**.

3.2.3. řízení EIA

v čl. 5.2.4 je stanoveno, že město Kolín vynaloží veškeré úsilí, aby **získalo souhlasné stanovisko EIA** a hlavně **aby toto rozhodnutí neobsahovalo žádné podmínky, které jsou nepřijatelné pro TPCA uvažujícího v dobré víře.**

Výše uvedená ustanovení Smlouvy o spolupráci jednak presumují vydání konkrétních rozhodnutí či stanoviska EIA, a vzhledem k již výše uvedenému poukazu na konflikt zájmů, za členství vedoucí projektové EIA na MŽP v realizačním týmu Projektu je nutno považovat **stanovisko EIA za vydané vyloučenými pracovníky**, což **zakládá podstatnou vadu řízení**. Lze také uvažovat o tom, zda se uvedená ustanovení **nepřičí dobrým mravům**.

3.2.4. další řízení

v souvislosti s problematikou podjatosti a ovlivňování průběhů řízení je také problematický čl. 5.1.16, v němž je stanoveno, že město Kolín bude **reagovat na jakákoliv odvolání, uskuteční veškeré kroky, aby zabránilo jakýmkoliv odvoláním uplatněným třetími stranami, aby zabránilo existenci jakýchkoliv důvodů pro uplatnění odvolání** a pokud bude **odvolání uplatněno**, uskuteční **veškeré kroky** podle českého práva **k jejich vyřešení** tak, aby **nebránila výstavbě, realizaci nebo provozu, nevedla ke zpoždění výstavby nebo provozu závodu TPCA či zvýšení stavebních či provozních nákladů.**

V čl. 5.2.5 je stanoveno, že město Kolín **vynaloží veškeré úsilí, aby zajistilo, že nebudou existovat žádná Řízení**, kterými se dle definici ve smlouvě rozumí jakékoliv **probíhající nebo hrozící nároky**, spory, nedořešené právní vztahy, soudní, dědická nebo **jiná řízení vztahující se k pozemkům.**

Výše uvedená ustanovení Smlouvy o spolupráci sice mohou směřovat k zajištění kvalitní práce osob podílejících se na Projektu, nicméně, jak je uvedeno výše v bodě 1.3 této analýzy v souvislosti se systémovou podjatostí, tento problematický moment provázanosti státní správy a samosprávy na místní úrovni jen dále posilují.

Pokud jde obecně o presumpci vydání souhlasných stanovisek či rozhodnutí neobsahující podmínky nepřijatelné pro TPCA, a podjatost pracovníků v řízeních vedených k Projektu, je nutno pro souvislost odkázat na čl. 5.1.17 a 5.4. Pouze a jedině zde se **předpokládá, že by nějaké rozhodnutí nemuselo být vydáno** (podle představ TPCA či města). Jde o **rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) o udělení výjimky ze zákazu veřejné podpory** podle zákona č. 59/2000 Sb., o veřejné podpoře. Skutečností je, že ze zúčastněných subjektů, resp. úřadů pověřených rozhodováním o Projektu TPCA právě a jedině ÚOHS nebyl zahrnut do řídicího či realizačního týmu Projektu.

3.3. Problematická výše plateb nákladů za provedení terénních prací a ostatní náklady

V čl. 3 Přílohy 1 Ujednání-Kolín TPCA **prohlašuje, že uhradí náklady na terénní úpravy přesahující 300 mil. Kč.** Město Kolín však bylo zavázáno činit vše k tomu, aby nedošlo k navýšení těchto nákladů. **Uvedený článek o maximální platbě města Kolín** byl poté na základě ustanovení ze Smlouvy o spolupráci **podstatně pozměněn v jeho neprospěch** (čl. 11.1 zakotvuje v případě rozporu podmínek přednost Smlouvy o spolupráci před Ujednáním-Kolín). V čl. 6.4 je tedy stanoveno, že s ohledem na cenu dle Smlouvy o dílo **se TPCA zavazuje zaplatit podíl** na těchto nákladech maximálně do výše **300 mil. Kč.** a město Kolín zbytek ceny maximálně do výše **900 mil. Kč.** Obě strany poté deklarovaly vyvinout maximální úsilí **vyjednat** s vybraným zhotovitelem **snížení ceny** za provedení terénních úprav alespoň na **1,2 mld. Kč.** Pokud by jednání nevedly ke snížení ceny aspoň na **1,2 mld. Kč** město Kolín ukončí po dohodě s TPCA smlouvu o dílo s tím, že na **žádost TPCA je povinno tuto smlouvu o dílo ukončit** kdykoliv před započítáním terénních úprav.

Dle informací poskytnutých městem Kolín **celkové náklady na provedení terénních prací pro závod TPCA činily 791 891 tis. Kč** s tím, že z toho podíl TPCA činí **50 344 tis. Kč.** Jak je vidno, cenu za terénní úpravy podařilo snížit a TPCA zaplatila jen nepatrnou část nákladů. Dle informací poskytnutých městem Kolín celková výše dosud vynaložených nákladů k zajištění „Podmínek kladených na Pořizované pozemky“ ke dni 1. 10. 2004 činila **2 123 409 tis. Kč,** z toho podíl TPCA je **292 631 tis. Kč** s tím, že předpokládané náklady jsou **2 450 000 tis. Kč,** z toho podíl TPCA **298 862 tis. Kč** (tato částka se rovná součtu výše uvedeného podílu TPCA na terénních pracích a **kupní ceny za pořizované pozemky** ve výši **248 518 tis. Kč**).

4. Smlouva o smlouvě budoucí kupní a smlouva o spolupráci při přípravě opčních pozemků pro výstavbu ze dne 25. 4. 2002 mezi TPCA a městem Kolínem

Tato smlouva o smlouvě budoucí kupní a smlouva o spolupráci při přípravě opčních pozemků pro výstavbu (dále jen „**Smlouva o opčních pozemcích**“) byla uzavřena mezi městem Kolín a TPCA v návaznosti na Ujednání-Kolín.

4.1. Výsadní kontrola nad využitím opčních pozemků v zóně Kolín-Ovčáry ze strany TPCA

Smlouva o opčních pozemcích se v mnoha ohledech, především co do prohlášení a závazků města Kolín podobá Smlouvě o spolupráci. Vztahuje se na další pozemky v lokalitě průmyslové zóny Kolín-Ovčáry, které nutně TPCA k realizaci samotného svého závodu přímo nepotřebuje, ale tyto mají být vyhrazeny **k předpokládanému užívání**, kterými je dle definice ve smlouvě např. **výstavba a provoz závodu**, umístění dodavatelů zboží nebo služeb pro TPCA, umístění logistického střediska či **jakékoliv další užití, které TPCA považuje za vhodné nebo nutné**. TPCA si dle prohlášení v úvodu Smlouvy o opčních pozemcích „*přeje mít právo koupit určité dodatečné pozemky za podmínek uvedených v této smlouvě*“.

Smlouvou o opčních pozemcích tedy TPCA **získává vysoce výraznou (v podstatě plnou) kontrolu nad možným vstupem jakéhokoliv dalšího subjektu do zóny Kolín-Ovčáry**. Např. dle čl. 4.1.3 město Kolín bez předchozího písemného souhlasu TPCA neučiní v souvislosti s opčními pozemky žádné kroky, které by nebyly v souladu s touto smlouvou. Práva z uvedené smlouvy lze dle **čl. 9 postoupit** na jednu či více tzv. **třetích oprávněných stran** a město Kolín se zavazuje, že bude povinno opční pozemky prodat a taky je prodá postupníkovi. V **čl. 4.6** se pak strany dohodly, že **jakékoliv nakládání s opčními pozemky a jakékoliv jejich využití po ukončení této smlouvy bude podléhat písemnému souhlasu TPCA. Souhlas může odepřít** v případě, že nabude přesvědčení, že je **v rozporu se zájmy provozování závodu TPCA** nebo může takové využití **nepříznivě ovlivnit**. Takový souhlas je pak třeba samozřejmě i za platnosti této smlouvy.

4.2. Odškodnění a smluvní pokuty pro město Kolín

Smlouvou o opčních pozemcích je v čl. 6 stanoveno, že město Kolín zaplatí TPCA smluvní pokutu ve výši 12 mil. Kč v případě porušení závazků včetně specifických závazků z Harmonogramu, dále pak v případě, kdy by se některé z prohlášení města Kolína ukázalo jako nepravdivé či neúplné, a v dalších případech. Obě Strany i oprávněné třetí strany pak mají právo, aby byly plně odškodněny za specifikované veškeré skutečné škody, odpovědnosti, výdaje nebo náklady vzniklé po uzavření Smlouvy o opčních pozemcích, zejména soudní výdaje a honoráře právních zástupců, které vznikly především porušením jakéhokoliv závazku města Kolín.

II.

Dopady provozu výrobního závodu TPCA Czech, s. r. o. a souvisejících provozů v průmyslové zóně Kolín–Ovčáry na životní prostředí

1. Úvod

1.1. Předmětem tohoto materiálu je analýza zákonnosti postupu příslušných státních orgánů při povolování jednotlivých průmyslových provozů v zóně Kolín–Ovčáry z hlediska jejich vlivů na životní prostředí se zvláštním důrazem na provoz „Výrobní závod Kolín“ investora TPCA. Podkladem pro jeho zpracování byly informace, obsažené v dokumentech pořízených v rámci procesů posuzování vlivů jednotlivých provozů v zóně Kolín–Ovčáry na životní prostředí (EIA).

1.2. Právním základem pro posuzování vlivů průmyslových závodů na životní prostředí v zóně Kolín–Ovčáry byl zák. 244/1992 Sb., který byl později nahrazen zák. č. 100/2001 Sb. Tyto vnitrostátní právní předpisy vychází se Směrnice Rady 85/337/EHS o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, která byla změněna Směrnicí Rady 97/11/EHS.

1.3. V současné době se vedle hlavního výrobního závodu společnosti TPCA připravuje v průmyslové zóně výstavba dalších čtyř souvisejících závodů těchto společností: GEFECO Česká republika s. r. o., LEAR Corporation Czech, s. r. o., NYK Logistic (Czech Republic) s. r. o. a Toyota Tsusho Europe S. A.. Mimo vlastní průmyslovou zónu se připravuje výstavba dalšího souvisejícího závodu TOYOTA-CENTRAL EUROPEAN HUB PROJECT KOLÍN. Protože důležité vlivy těchto provozů na životní prostředí, zejména vyvolaný nárůst dopravy je nutné hodnotit kumulativně, vychází tento materiál z dokumentů procesů EIA všech uvedených záměrů.

2. Výchozí zjištění

2.1. Základním prvkem průmyslové zóny Kolín–Ovčáry je vlastní výrobní závod společnosti TPCA. Všechny ostatní závody s ním různým způsobem souvisejí (logistika, zpracování a likvidace odpadů atd.). Výrobní závod společnosti TPCA byl rovněž prvním, který podléhal posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí. Proces EIA probíhal podle tehdy platného zákona č. 244/1992 Sb., který byl později nahrazen zákonem č. 100/2001 Sb. Po posouzení vlivů celého průmyslového komplexu zóny Kolín–Ovčáry je tedy rozbor procesu EIA na výrobní závod zcela zásadní.

2.2. Rozborem dokumentace o vlivech výrobního závodu Kolín na životní prostředí z prosince 2001, jejího posudku z března 2002 a závěrečného stanoviska ministerstva životního prostředí ze dne 2. května 2002 lze dospět k následujícím závěrům:

- Nositelem záměru výstavby Výrobního závodu nebyla v průběhu procesu EIA společnost TPCA, ani jiná soukromá společnost, ale samo Město Kolín. Závazek Kolína opatřit pro výstavbu závodu souhlasné stanovisko EIA vyplývá ze Smlouvy o spolupráci mezi Městem Kolín a společností TPCA, která byla uzavřena dne 25.4.2002. Město Kolín se mimo jiné zavázalo, že cit: „vynaloží veškeré úsilí, aby získalo souhlasné rozhodnutí EIA, a aby toto rozhodnutí neobsahovalo žádné podmínky, které jsou nepřijatelné pro investora uvažujícího v dobré víře“.
- Ve formulaci této podmínky spatřujeme první závažný problém, který mohl negativně ovlivnit kvalitu procesu EIA. Město Kolín má na jedné straně jako samosprávný subjekt hájit právo svých občanů na životní prostředí a bedlivě zkoumat záměr výstavby závodu, zda nemůže ohrozit jejich životní prostředí. Na druhé straně je vázáno na základě písemné smlouvy s budoucím investorem minimálně omezovat výstavbu závodu podmínkami, které by mohly směřovat k vyšší úrovni ochrany životního prostředí. **Město Kolín se tak dostalo do neřešitelného střetu zájmů.**
- Pozornost si zaslouží i časová souvislost mezi uzavřením shora uvedené smlouvy a průběhem procesu EIA. Ministerstvo životního prostředí obdrželo od Města Kolín oznámení o zahájení procesu EIA spolu dokumentací o vlivu záměru výstavby a provozu „Výrobního závodu Kolín“ na životní prostředí dne 21.12.2004, tedy čtyři měsíce před podpisem smlouvy mezi Městem Kolín

a společností TPCA a necelé dva měsíce před podpisem obdobné smlouvy mezi vládou České republiky a společnostmi Toyota Motor Corporation a Peugeot Citroën Automobiles, S.A. Proces EIA byl tedy zahájen dříve, než byla dohodnuta investice uvedených společností v České republice.

- Tato skutečnost vede k podezření, že dokumentace o hodnocení vlivů závodu na životní prostředí nebyla zpracována pro konkrétní závod společnosti TPCA, který později získal územní rozhodnutí a stavební povolení, ale na obecný záměr výrobního závodu automobilů, aniž byla známa konkrétní technologie výroby. Tomu nasvědčují i další skutečnosti uvedené níže.
- Dokumentace o vlivech záměru na životní prostředí je zpracována velmi obecně. Chybí v ní např. jakákoliv výkresová část, která by popisovala konkrétní plánovanou technologii a budoucí stavební řešení celého areálu závodu. V textové části dokumentace jsou pouze velmi obecně popsány jednotlivé provozy budoucího výrobního závodu (lisovna, lakovna, montážní závod, testovací trať).
- Z takto obecně pojatého projektu lze jen velmi obtížně dovodit, jaké budou jeho skutečné vlivy na životní prostředí. Zpracovatel posudku dokumentace v ní shledal řadu nedostatků a žádal její doplnění. Dne 14.3. 2002 požádalo Ministerstvo životního prostředí na základě kritických ohlasů zpracovatele posudku dokumentaci k jejímu dopracování. Už tento krok lze považovat podle tehdy platného zákona č. 244/1992 Sb., za nestandardní, ba přímo nezákonný. Z tohoto zákona vyplývá jednoznačné rozdělení rolí v procesu EIA, kdy jeden tým odborníků zpracuje dokumentaci o vlivech záměru na životní prostředí a jiný tým ji pak posuzuje z hlediska kvality zpracování. Jestliže zpracovatel posudku zároveň zpracovává části dokumentace, dostává se do střetu zájmů, má-li svou práci zároveň hodnotit.
- Přestože v dokumentaci přetrvaly některé velmi závažné nedostatky (viz níže), doporučil zpracovatel posudku ministerstvu životního prostředí vydat souhlasné stanovisko se záměrem.
- Shora uvedené nestandardní postupy a nezákonnosti lze vysvětlit tlakem na urychlené projednání záměru. Ze shora uvedených smluv vyplývají konkrétní termíny ukončení jednotlivých etap povolování záměru. V zájmu jejich dodržení nebylo provedeno řádné vyhodnocení záměru výstavby Výrobního závodu Kolín na životní prostředí.

2.3. Z dostupných materiálů o posouzení vlivu Výrobního závodu Kolín lze vyvodit, že nejvýznamnějším zásahem do životního prostředí představují tyto dva aspekty:

- Vliv nákladní a osobní dopravy, vyvolané provozem Výrobního závodu Kolín a dalších souvisejících provozů, umístěných v průmyslové zóně a v okolí Kolína. Do toho je třeba započítat i dopravu zaměstnanců a dopravu vyvolanou subdodavateli Výrobního závodu Kolín a souvisejících provozů.
- Nárůst dopravy vyvolá negativní vlivy na životní prostředí, spočívající ve zvýšení míry exhalací, vibrací a zejména pak hluku na příjezdových komunikacích mezi průmyslovou zónou a městem Kolín, v centru města Kolína a na přivaděčích, které umožní napojení zóny na budovanou dálnici D 11 Praha – Hradec Králové.
- Zásadním způsobem byl podceněn vliv výstavby závodu na přírodní, kulturní a historickou charakteristiku lokality, kde má být závod umístěn a nebyla tedy navržena žádná zmírňující ani kompenzační opatření (ozelenění atd.). Tyto aspekty jsou podle českého práva chráněny jako tzv. krajinný ráz. Dokumentace o hodnocení vlivů záměru tuto kapitolu vůbec neobsahuje, ačkoliv to tehdy platný zákon č. 244/1992 Sb. výslovně požaduje a jedná se tedy o přímé porušení zákona. Absenci hodnocení ostře namítá i zpracovatel posudku, řešení tohoto problému však navrhuje odložit až do dalších fází povolovacích procesů.

2.4. Zásadní nedostatky procesu EIA vzhledem k požadavkům zákona č. 244/1992 Sb.

- Nebyly vyhodnoceny možné **vlivy navazujících staveb a činností**, zejména souvisejících provozů plánovaných v průmyslové zóně Kolín–Ovčáry i mimo ní. Jde o zásadní nedostatek, který znemožňuje posoudit vlivy těchto jednotlivých provozů kumulativně,
- Zcela neobjektivně je zpracováno posouzení nároků provozu Výrobního závodu Kolín, souvisejících

provozů na dopravu. Chybí základní podklad pro toto posouzení a sice **balance přepravních nároků provozu Výrobního závodu Kolín, souvisejících a subdodavatelských závodů**. Jde o zcela zásadní nedostatek a nezákonnost předmětného procesu EIA

- Zcela chybí zpracování problematiky zásahu to tzv. krajinného rázu, spolu s návrhem zmírňujících a kompenzačních opatření.

3. Zátěž životního prostředí vyvolaná nárůstem dopravy v souvislosti s činnostmi v průmyslové zóně Kolín–Ovčáry

3.1. Jak bylo uvedeno v předchozí části tohoto materiálu, jeví se jako zásadní problém posouzení vlivu výrobního závodu TPCA a souvisejících provozů na životní prostředí zcela nedostatečné posouzení vlivů vyvolané nákladní a osobní dopravy. Tento nedostatek se v obdobné míře projevuje i při posuzování všech dalších průmyslových závodů, umístěvaných v zóně Kolín–Ovčáry.

K tomuto zjištění lze dojít po prostudování materiálů pořízení v souvislosti s procesem EIA dalších plánovaných průmyslových provozů v zóně. Jejich rozbor je stručně shrnut v přiložené tabulce. Vyplynávají z něj následující zjištění:

- Ani v jednom případě nebyly posuzovány kumulativní vlivy nákladní a osobní dopravy vyvolané provozem závodů v zóně na životní prostředí. Nikdy ani nebyla k dispozici věrohodná data, která by kvantifikovala celkové zvýšení intenzity dopravy v souvislosti s provozem závodů v průmyslové zóně. Z toho vyplývá, že ani hlukové a rozptylové studie, které byly v některých případech zpracovány, nemohou vycházet ze spolehlivě zjištěného stavu věci. Nelze se tedy v žádném případě domnívat, že jejich závěry o tom, zda budou či nebudou překročeny zákonné hlukové a emisní limity, jsou věrohodné. **Naopak, vzhledem k tomu, že podkladem pro zpracování těchto analýz byly údaje o nárůstu dopravy, vztahující se vždy jen k jednomu, právě posuzovanému záměru, lze předpokládat, že skutečná zátěž životního prostředí bude zpravidla (mnohem) větší, než uvádí autoři těchto studií, neboť bude docházet ke kumulaci negativních vlivů z několika provozů zároveň,**
- Společným prvkem všech zkoumaných procesů EIA je snaha o odkládání řešení dopravní situace (požadavky na zpracování dopravní studie v dalších fázích povolovacího procesu), případně argumentace že celkovým řešením dopravní situace se Město Kolín zabývalo při výběru vhodného území pro průmyslovou zónu, v rámci procesu pořizování územního plánu. **Velmi častá je rovněž argumentace, že za řešení dopravní situace, vyvolané stavbou a provozem jednotlivých závodů v průmyslové zóně, je zodpovědné Město Kolín** a tudíž tento problém nemůže být předmětem posouzení vlivů jednoho dílčího závodu na životního prostředí.
- Jak již bylo uvedeno výše, lze považovat nedostatečné posouzení vlivů navazujících a souvisejících staveb (závodů), které zapříčinilo nemožnost posoudit vlivy na životní prostředí kumulativně, za přímé porušení platné národní legislativy.

3.2. Zcela zvláštní pozornost si zaslouží specifické vlivy na životní prostředí u jednotlivých tras dopravního napojení provozů v průmyslové zóně Kolín–Ovčáry. Jedná se zejména o napojení zóny na město Kolín a napojení na budovanou dálnici D 11 Praha Hradec Králové.

Výchozím zjištěním je skutečnost, že se vláda ČR zavázala ve shora uvedené smlouvě se společnostmi Toyota Motor Corporation a Peugeot Citroën Automobiles, S.A, uzavřené dne 12.2. 2002 realizovat na náklady ČR a ve schválených termínech výstavbu přivaděčů k dálnici D 11 (silnice č. II/125 a č. II/328), aniž by znala vlivy těchto záměrů na životní prostředí obyvatel dotčených obcí.

Přednostně byla realizována rekonstrukce stávající silnice II/125 (dokončení 2004), která umožňuje napojení zóny na již vybudovaný úsek dálnice D 11. Tato komunikace prochází středem obce Velký Osek a vlivy provozu se dotýkají několika set obyvatel této obce. V rámci hlukové studie, zpracované před povolením rekonstrukce této komunikace bylo zjištěno, že budou překročeny maximální limity hluku, stanovené zákonem a prováděcími předpisy. Z toho důvodu byla provedena některá zmírňující opatření (nový povrch komunikace sám o sobě snižuje hluk projíždějících vozidel) a kompenzační opatření (výměna oken

rodinných domů a bytů). Je však třeba připomenout, že **hluková studie vycházel z předpokládaných intenzit dopravy, které nejsou podloženy objektivním výpočtem bilance přepravních nároků souvisejících s provozem všech závodů v průmyslové zóně a souvisejících subdodavatelských závodů. Lze tedy předpokládat, že skutečné intenzity dopravy mohou být vyšší překročení zákonných limitů hluku bude výraznější.** V takovém případě by přijatá kompenzační opatření byla nedostatečná.

Vedle toho je třeba zmínit i další neopominutelný environmentální dopad rekonstruovaného přivaděče. Silnice č. II/125 vede po hranici a v některých místech přímo územím Národní přírodní rezervace Libický luh, který je unikátním zbytkem lužních lesů středního Polabí. Toto území požívá nejvyšší stupeň ochrany z hlediska zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Jedná se zároveň o území, které má být na základě vládního návrhu vyhlášeno jako chráněné území celoevropské soustavy NATURA2000. V rámci povolovacích řízení na rekonstrukci silnice č. II/125 **nebyly posouzeny potenciální dopady fungování této komunikace jako přivaděče průmyslové zóny na dálnici D 11 a vysokých intenzit nákladní dopravy, které zde lze očekávat, na přírodu Libického luhu.** Vzhledem k tomu, že povolovací řízení rekonstrukce předmětné komunikace proběhlo před vstupem ČR do EU, nelze se v daném případě domáhat porušení čl. 6 směrnice 92/43/EHS o stanovištích, který ukládá členským zemím povinnost posoudit dopady plánovaných záměrů na předmět ochrany území, které je součástí sítě NATURA2000.

3.3. Zcela specifická je problematika dálnice D 11 v návaznosti na průmyslovou zónu Kolín – Ovčáry. Stejně jako v případě shora uvedených přivaděčů, zavázala se vláda ČR ve smlouvě se společnostmi Toyota Motor Corporation a Peugeot Citroën Automobiles, S.A, dokončit v dohodnutém termínu výstavbu dálnice D 11.

Dokončení této dálnice v plánované trase je však ostře kritizováno environmentálními skupinami. Předmětem jejich kritiky je především průchod dálnice Národní přírodní rezervací Libický luh. Podle názoru environmentálních organizací způsobí výstavba tělesa dálnice v Národní přírodní rezervaci značné škody na životním prostředí. Je třeba připomenout, že byla investorem zvolena jiná varianta technického řešení průchodu dálnice Libickým luhem, než znělo doporučení závěrečného stanoviska EIA. Environmentální organizace vedou jednání o prosazení změny projektu směrem k variantě, odsouhlasené v procesu EIA.