

Odůvodnění

Obecná část

I. ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA Z HODNOCENÍ DOPADŮ REGULACE

1. Důvod předložení a cíle

1.1 Název

Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 46/2015 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě.

1.2 Definice problémů

Prvním okruhem problémů je tzv. noční stání plavidel.

Vyhláška č. 46/2015 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě (dále jen „vyhláška č. 46/2015 Sb.“) je novou vyhláškou, která nahradila vyhlášku č. 241/2002 Sb. se stejným názvem (dále jen „vyhláška č. 241/2002 Sb.“) a nově upravila užívání povrchových vod k plavbě. Novou vyhláškou se zčásti liberalizovala pravidla pro plavbu v České republice. Plavba je obecně povolena v podstatě na veškerých vodních tocích a nádržích v České republice. Omezení svobody plavby vyplývají pouze z některých ustanovení vyhlášky č. 46/2015 Sb. a zejména z jejích příloh. Na vodních plochách, které jsou vymezeny v příloze č. 1, je plavba se spalovacími motory úplně zakázána, a to z důvodu ochrany životního prostředí nebo jiných důležitých zájmů. Příloha č. 2 vyhlášky dále vyjmenovává vodní plochy, na kterých je sice možné provozovat plavbu, ale pouze s plavidly se spalovacími motory o výkonu nejvýše 10 kW, přičemž plavidlo musí plout v tzv. výtlačném režimu. Nová vyhláška č. 46/2015 Sb. vstoupila v platnost 15. dubna 2015, před začátkem plavební sezóny.

Už v průběhu sezóny se začalo jako problematické jevit ustanovení nové vyhlášky, které upravuje stání plavidel podléhajících evidenci ve smyslu zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vnitrozemské plavbě“), kterým je plavidlo o celkové hmotnosti přesahující 1000 kg včetně povoleného zatížení, plavidlo s vlastním strojním pohonem o výkonu větším než 4 kW, nebo plavidlo s celkovou plochou plachet přesahující 12 m².

Ustanovení § 2 odst. 5 vyhlášky č. 46/2015 Sb. stanovuje, že na určených povrchových vodách, na kterých jsou vymezena a vyznačena místa pro dlouhodobé stání plavidel, může plavidlo podléhající evidenci stát přímo či nepřímo vyvázáno ke břehu nebo zakotveno mimo tato vyznačená místa pouze v době od východu do západu slunce. Noční stání těchto plavidel mimo vyhrazená místa byla *de iure* tímto ustanovením zakázána. Záměrem tohoto ustanovení bylo zajistit jednak ochranu vodních toků, ale také posílení bezpečnosti samotných účastníků plavebního provozu. Po vyhodnocení letošní sezóny se však toto ustanovení ukázalo jako zbytečně omezující svobodu plavby. Ve spolupráci s Ministerstvem zemědělství, Ministerstvem životního prostředí, dotčeným povodím a s orgány dozoru, zejména se Státní plavební správou, byla tato otázka opětovně projednána s tím výsledkem, že ochrana vodních toků, stejně jako bezpečnost plavebního provozu nebudou ohroženy povolením stání plavidel mimo vymezená místa po krátký přesně vymezený čas. Účelem tohoto návrhu vyhlášky je novelizovat ustanovení § 2 odst. 5 vyhlášky č. 46/2015 Sb. a tím odstranit omezení svobody plavby, které se v praxi ukázalo jako zbytečné a neodůvodněné.

Druhým okruhem problémů je plutí přes jezy na nesledovaných vodních cestách.

V rámci mezirezortního připomínkového řízení k novele vyhlášky č. 46/2015 Sb., bylo ze strany plavební veřejnosti (vodácké části) vzneseno několik připomínek a dotazů k ustanovení § 2 odst. 6 vyhlášky č. 46/2015 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě. Ustanovení § 2 odst. 6 vyhlášky zní: *„Na povrchových vodách, které jsou vodní cestou nesledovanou, je plutí přes jezy nebo jejich propustmi možné pouze se souhlasem jejich správce a může být upraveno signálními znaky.“*

Zároveň ministerstvo dopravy obdrželo žádost ministerstva zemědělství o rozšíření úprav v novele vyhlášky č. 46/2015 Sb., která je způsobena velmi kritickou odezvou vodácké veřejnosti. Jedná se o ustanovení § 2 odst. 6, ve kterém je uvedena podmínka pro splouvání jezů na nesledovaných vodních cestách. S ohledem na potřebu sice zachovat povinnosti pro vodáky a zároveň předcházet žalobám, které by v případě havárií mohli vodáci podat na s. p. Povodí, navrhlo ministerstvo zemědělství po konzultaci s právníky následující úpravu předmětného ustanovení:

(6) Na povrchových vodách, které jsou vodní cestou nesledovanou, je plutí přes jezy nebo jejich propustmi možné pouze na vlastní nebezpečí a pokud není zakázáno vlastníkem jezu nebo signálním znakem. Plutí přes jezy nebo jejich propustmi může být signálními znaky dále upraveno.

1.3 Popis existujícího právního stavu v dané oblasti

Noční stání plavidel

Stávající právní úpravu představuje vyhláška č. 46/2015 Sb. Tato vyhláška provádí ustanovení § 7 odst. 5 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „vodní zákon“) a stanovuje rozsah a podmínky užívání povrchových vod k plavbě. Problematika užívání povrchových vod k plavbě zasahuje do působnosti jak Ministerstva dopravy, tak Ministerstva životního prostředí a Ministerstva zemědělství. Proto tento prováděcí právní předpis ve smyslu zmocňovacího ustanovení měl být a byl vydán ve spolupráci všech zmíněných ministerstev.

Ustanovení § 2 odst. 5 vyhlášky č. 46/2015 Sb. stanovuje, že na povrchových vodách, na kterých jsou vymezena a vyznačena místa pro dlouhodobé stání plavidel, může plavidlo podléhající evidenci stát přímo či nepřímo vyvázáno ke břehu nebo zakotveno mimo tato vyznačená místa pouze v době od východu do západu slunce, jedná-li se o nesledovanou vodní cestu, vodní cestu účelovou, nebo vodní tok Vltavy od říčního km 239,6 (České Budějovice) po říční km 91,5 (Třebenice). Právní úprava teda počítá s tím, že na výše uvedených vodních cestách není možné kotvit v noci, po západu slunce, mimo vyznačená místa.

Vyhláška č. 46/2015 Sb. navázala na předcházející právní úpravu, kterou představovala vyhláška č. 241/2002 Sb. Přestože vyhláška č. 241/2002 Sb. obsahovala obdobné ustanovení, lišilo se v důležitém bodě - dle jejího ustanovení § 5 bylo umožněno stání plavidel mimo vyznačená místa (kotviště, přístaviště) po dobu 24 hodin. Bylo tedy časově ohraničeno, kolik hodin může plavidlo stát na vodní cestě mimo vyznačená místa.

Plutí přes jezy na nesledovaných vodních cestách

Ustanovení § 2 odst. 6 bylo do původního návrhu vyhlášky č. 46/2015 Sb., zapracováno po meziresortním připomínkovém řízení, a to na základě připomínky ministerstva zemědělství, která tehdy zněla: „*Novelizovaný zákon o vnitrozemské plavbě v § 22 odst. 1 písm. c) zakazuje na sledovaných vodních cestách plavbu přes jezy, jejich propustě a v uzavřené vodní ploše nad a pod jezem. Neřeší plavbu přes jezy na nesledovaných vodních cestách, která je z hlediska bezpečnosti osob a vodních děl značně problematická. Dosud platný řád plavební bezpečnosti upravuje plavbu přes jezy na ostatních vodních cestách v čl. 9.21 bodu 2 tak, že malá plavidla smějí plout přes jezy a jejich propustě se souhlasem správce vodní cesty.*

Pozn.: Vyhláška č. 344/1991 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské Federativní Republiky byla nahrazena vyhláškou č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu (pravidla plavebního provozu).

1.4 Identifikace dotčených subjektů

Právní úprava se nejvíce dotkne vlastníků – provozovatelů plavidel, vůdců plavidel, orgánů státní správy a orgánů dozoru, konkrétně:

- **Vlastníci – provozovatelé plavidel, vůdci plavidel**

Právní úprava se, z hlediska svobody plavby, nejvíce dotýká vlastníků - provozovatelů plavidel a vůdců plavidel, neboť reguluje chování právě těchto subjektů práva. Provozovatelům a vůdcům plavidel, zejména těm, kteří plavidla využívají k rekreačním účelům, nevyhovuje současná právní úprava, která omezila užívání povrchových vod.

- **Orgány státní správy**

Kromě Ministerstva dopravy jako ústředního orgánu státní správy pro oblast plavby se návrh dotýká problematiky ochrany životního prostředí. Tudiž dotčeným orgánem bude také Ministerstvo životního prostředí. Z hlediska vodního hospodářství budou dotčenými subjekty Ministerstvo zemědělství a státní podniky Povodí, především pak Povodí Vltavy, státní podnik, jako správce dotčeného území. Zájem všech zmíněných ministerstev je viditelný i na samotném zmocnění k vydání prováděcího právního předpisu.

- **Orgány dozoru**

Hlavními dozorovými orgány v souladu s ustanoveními § 7 odst. 8 vodního zákona je Státní plavební správa a Policie České republiky. Tyto orgány kontrolují dodržování zákazu plavby plavidel se spalovacími motory na povrchových vodách, jakož i kontrolu užívání povrchových vod k plavbě s ohledem na stanovený rozsah a podmínky jejich užívání v souladu s ustanoveními vodního zákona a vyhlášky č. 46/2015 Sb.

1.5 Popis cílového stavu

Cílem nové právní úpravy je nahradit nevyhovující právní úpravu, která, jak se v praxi ukázalo, omezuje svobodu plavby, aniž by to bylo opravdu nutné k zajištění ochrany životního prostředí či bezpečnosti plavby. Změna právní úpravy bude spočívat v liberalizaci pravidel pro stání plavidel na vymezených vodních cestách mimo vyhrazená místa. Hlavním zájmem je přijmout takovou právní úpravu, která by odpovídala a zajišťovala bezpečnost plavby a ochranu životního prostředí, a která by bez oprávněného důvodu neomezovala svobodu plavby.

Cílem úpravy ustanovení § 2 odst. 6 novely vyhlášky je zjednotnění jeho výkladu tak, aby bylo zcela zřejmé, že vodáci nemusí mít před každým plutím přes jezy nebo jejich propustmi souhlas správce vodního toku.

1.6 Zhodnocení rizika

Nepřijetím změny právní úpravy se vystavujeme riziku, že nadále bude přetrvávat nevyhovující stav, kdy je omezena svoboda plavby, aniž by se v praxi prokázalo, že je to opravdu nutné k zajištění bezpečnosti plavby nebo ochrany životního prostředí.

Rovněž ohledně plutí přes jezy na nesledovaných vodních cestách pouze se souhlasem správce vodní cesty znamená svým způsobem omezení svobody plavby, avšak zároveň je nezbytné zajistit bezpečnost zdraví a života osob plujících přes jezy.

2. Návrh variant řešení

2.1 Varianta 0

Varianta 0, tj. nulová varianta, znamená neprovedení žádných legislativních změn. Nebude přijata žádná novela vyhlášky č. 46/2015 Sb., která by nevyhovující právní úpravu nahradila.

2.2. Varianta I

Varianta I představuje změnu právní úpravy, a to v podobě částečného návratu k předchozímu stavu, který byl zaveden vyhláškou č. 241/2002 Sb. Tato vyhláška povolovala stání malých plavidel na vodních cestách mimo vyznačená místa s časovým omezením 24 hodin vcelku. Jako varianta I se tedy navrhuje obecně povolit stání plavidel na vodních cestách vymezených v § 2 odst. 5 po dobu přesně vymezeného, relativně krátkého, času 24 hodin.

V případě plutí přes jezy nebo jejich propustmi na nesledovaných vodních cestách pouze se souhlasem jejich správce a může být upraveno signálními znaky se jako varianta I navrhuje toto ustanovení vypustit.

2.3. Varianta II

Varianta II představuje také legislativní úpravu namítaného ustanovení § 2 odst. 5. V rámci případné novely ustanovení § 2 odst. 5 vyhlášky č. 46/2015 Sb. se navrhuje ještě větší liberalizace právní úpravy stání plavidel na vymezených vodních cestách. Právní úprava ve vyhlášce č. 241/2002 Sb. předpokládala možnost stání plavidel mimo vyznačená místa po dobu 24 hodin, varianta II počítá s ještě větší liberalizací a povoluje stání plavidel po dobu nejvíce 48 hodin.

Tato varianta rovněž znamená převzetí návrhu ministerstva zemědělství ohledně plutí přes jezy, který zní: „Na povrchových vodách, které jsou vodní cestou nesledovanou, je plutí přes jezy nebo jejich propustmi možné pouze na vlastní nebezpečí a pokud není zakázáno

vlastníkem jezu nebo signálním znakem. Plutí přes jezy nebo jejich propusti může být signálními znaky dále upraveno.

3. Vyhodnocení nákladů a přínosů

3.1 Identifikace nákladů a přínosů

V rámci posuzování navržených variant byly identifikovány náklady a přínosy (viz tabulka níže). U problematiky stání plavidel mimo vyznačená místa nebyly identifikovány žádné finanční dopady. Významné jsou ale dopady jiné, které nelze vyčíslit. Přesto, že je nelze vyčíslit, právě tyto nefinanční dopady se často jeví jako významnější a je nutno je u přípravy právních předpisů zohlednit. Jedná se například o ochranu práv a svobod soukromých osob či zajištění stability právního řádu.

U problematiky plutí přes jezy na nesledovaných vodních cestách nebyly identifikovány finanční dopady. Významnějšími dopady jsou ochrana života a zdraví osob.

Tabulka nákladů a přínosů variant

		Dotčené subjekty		
		Vlastníci - provozovatelé plavidel, vůdci plavidel	Orgány státní správy	Orgány dozoru
Varianta 0	Přínosy	---	Stabilita právního řádu	---
	Náklady	Omezení svobody plavby	Nevyhovující právní stav z pohledu praxe	---
Varianta I	Přínosy	Využívání svobody plavby bez jakýchkoliv zbytečných omezení	Odstranění stavu, který se v praxi ukázal jako zbytečně omezující svobodu plavby	---
	Náklady	---	Potřeba legislativní úpravy nové vyhlášky	---

Varianta II	Přínosy	Ještě větší míra svobody plavby, kterou budou moci využít vlastníci – provozovatelé plavidel, vůdci plavidel	Odstranění stavu, který se v praxi ukázal jako zbytečně omezující svobodu plavby Rozšíření svobody plavby ve větší míře za současné ochrany jiných důležitých zájmů	---
	Náklady	---	Potřeba legislativní úpravy nové vyhlášky	---

3.2 Náklady

Náklady jednotlivých variant lze charakterizovat následovně:

3.2.1 Omezení svobody plavby a nevyhovující právní stav z pohledu praxe (*varianta 0*)

Plavba je regulována především zákonem o vnitrozemské plavbě a prováděcími právními předpisy, ale okrajově také jinými zákony jako je např. vodní zákon. Jsou tedy stanovena pravidla a omezení v oblasti plavby, která mají chránit důležité zájmy, jako jsou život, zdraví, majetek osob či životní prostředí. V každé oblasti, kde dochází ke střetu vícero důležitých zájmů, existuje potřeba upravit dotčené vztahy, aby se neomezoval jeden zájem na úkor druhého, ale aby se našla potřebná rovnováha mezi kontroverzními zájmy.

V rámci přípravy nové vyhlášky upravující užívání povrchových vod k plavbě bylo do textu vloženo ustanovení, které s úmyslem chránit život, zdraví osob a bezpečnost na vodních cestách, omezuje možnost kotvení po západu slunce na některých vodních cestách mimo vyznačená místa a rovněž plutí přes jezy nebo jejich propustmi na nesledovaných vodních cestách. Tato právní úprava je však jejími adresáty vnímána jako nepřiměřené omezení svobody plavby. Vzhledem k tomu, že se i v praxi potvrdilo, že toto omezení nepřispívá v rozhodující míře k zvýšení ochrany života, zdraví osob nebo bezpečnosti na vodních cestách, stalo se nepřiměřeným a v právním státě nežádoucím.

3.2.2 Potřeba legislativní úpravy nové vyhlášky (*varianta I a II*)

Nevyhnutelným nákladem varianty I a II je potřeba přijetí novely vyhlášky. Tudíž je potřebné připravit návrh novely a zajistit jeho projednání ve smyslu platných právních předpisů.

3.3 Přínosy

Přínosy jednotlivých variant lze charakterizovat následovně:

3.3.1 Stabilita právního řádu (*varianta 0*)

V právním státě existuje potřeba udržovat stabilitu právního řádu tím, že nebude často docházet ke změnám právní úpravy bez toho, aby se významně měnily poměry ve státě nebo vztahy, které jsou právním předpisem upraveny. Časté změny v právní úpravě způsobují její nepřehlednost, zejména její adresáti ztrácí přehled, kterou právní úpravou se mají řídit. V neposlední řadě časté změny oslabují i přesvědčení adresátů o závaznosti právního předpisu, u kterého lze očekávat, že bude brzy zase změněn, upraven.

Na druhé straně existují oprávněné důvody a zájmy (viz bod 3.3.3.), kvůli kterým je nutno připravit změnu právní úpravy. Jestli se v praxi nebo na základě jiných zjištění došlo k závěru, že právní úprava více nevyhovuje, je potřeba ji upravit.

3.3.2 Rozšíření svobody plavby (*varianta I a II*)

- v rozsahu předchozí právní úpravy
- v širším rozsahu

U práv soukromých osob musíme vycházet z ústavních principů, které garantují, že každý člověk může činit, co není zákonem zakázáno, a nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá. Jestli tedy neexistuje jiný důležitý právní zájem, není důvod k tomu, aby bylo jakékoliv právo omezováno. Proto se Ministerstvo dopravy společně s Ministerstvem zemědělství a Ministerstvem životního prostředí rozhodlo zvážit změnu právního předpisu, který, jak se v praxi ukázalo, omezuje svobodu plavby bez toho, aby to opravdu sloužilo k ochraně jiných důležitých zájmů. Proto se zvažuje zrušení zákazu kotvení mimo vyznačená místa po západu slunce a návrat do předchozího stavu, který povoloval stání plavidel po dobu celých 24 hodin, nebo ještě větší liberalizace a umožnění stání plavidel mimo vyznačená místa po dobu 48 hodin. O této otázce bylo vedeno vícero jednání s dotčenými orgány, které neshledaly důvod, který by bránil povolení stání plavidel i po dobu delší - 48 hodin. Rovněž tak se zvažuje změna ohledně plutí přes jezy nebo jejich propustmi na nesledovaných vodních cestách pouze se souhlasem správce vodní cesty.

3.3.3 Odstranění nevyhovujícího právního stavu, který omezuje svobodu plavby (*varianta I a II*)

I přesto, že stabilita právního řádu je žádoucí, jedná se o princip, který nikdy nelze v plné míře naplnit. V reálném životě se vztahy vyvíjí, dochází ke změnám, které je nutno v právních předpisech zohlednit. Proto, jestli bylo zjištěno, že právní úprava více nevyhovuje nebo se ukázalo, že je ve vážném rozporu s jinými důležitými zájmy, je nutno tento nevyhovující stav odstranit a přijmout přiměřenou nápravu.

3.4 Vyhodnocení nákladů a přínosů variant

Vzhledem k tomu, že se nejedná o finanční náklady a přínosy jednotlivých variant, bylo nutné zvolit jiná hodnotící kritéria, která berou v potaz důležitost jednotlivých zájmů.

Varianta 0 s sebou nepřináší žádnou změnu, nebude tedy nutná žádná legislativní úprava. Na druhou stranu se tím však nevyřeší nevyhovující stav, kterým dochází ke zbytečnému omezování svobody plavby. Tuto variantu jsme proto vyhodnotili jako nepřiměřenou, neboť ochrana práv a svobod soukromých osob je významnějším zájmem a převažuje nad souvisejícím nákladem v podobě potřeby přípravy a projednání novely vyhlášky.

Varianta I u stání plavidel byla zvažována z důvodu toho, že již byla předtím v praxi osvědčená. Při použití této varianty by byl odstraněn nevyhovující stav, což by bylo více než žádoucí. Na straně nákladů stále zůstává potřeba provedení legislativní změny vyhlášky č. 46/2015 Sb. Tato varianta se proto jeví jako přijatelnější řešení, neboť posílí svobodu plavby. U plutí přes jezy byla varianta I zvažována tak, že vypuštěním ustanovení § 2 odst. 6 vyhlášky č. 46/2015 Sb., by bylo umožněno plout přes jezy nebo jejich propustmi naprosto svobodně, bez jakýchkoliv omezení. Na druhou stranu toto však historicky nebylo pro malá plavidla nikdy možné. Původní vyhláška č. 344/1991 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské Federativní Republiky (ŘPB), vždy obsahovala ustanovení o plutí přes jezy pro malá plavidla. Čl.9.21 bod 1. ŘPB říkal, že na vodních cestách kategorie I je plavba přes jezy a jejich propustmi zásadně zakázána; Státní plavební správa může v jednotlivých případech (stavební činnost a údržba, sportovní závody, výcvik apod.) povolit výjimku jak ze zákazu plavby přes jez, tak i ze zákazu vplutí do vyznačené uzavřené vodní plochy nad a pod jezem. Bod 2. téhož článku pak zněl, že na ostatních vodních cestách v České republice smějí malá plavidla plout přes jezy nebo jejich propustmi se souhlasem správce příslušné vodní cesty.

Varianta II počítá s ještě větším uvolněním svobody plavby, kdy se uvažuje o povolení stání plavidel mimo vyznačená místa po dobu 48 hodin. Vzhledem k tomu, že nebyly identifikovány zájmy, které by povolením stání plavidel na tuto přesně vymezenou dobu byly ohroženy, nebyl ani identifikován důvod pro nepřijetí této varianty. Rovněž tak ohledně plutí přes jezy nebo jejich propustmi na nesledovaných vodních cestách se uvažuje o možnosti plutí pouze na vlastní nebezpečí, a pokud není zakázáno vlastníkem jezu nebo signálním znakem, čímž by byla posílena svoboda plavby odstraněním předchozího souhlasu správce vodní cesty, ale zároveň i naplněna ochrana života a zdraví osob. Provedení legislativní úpravy se zde jeví jako nutnost. Svoboda plavby bude naopak posílena.

4. Návrh řešení

4.1 Stanovení pořadí variant a výběr nejvhodnějšího řešení

Po zohlednění jednotlivých dopadů bylo stanoveno následující pořadí:

1. Varianta II
2. Varianta I
3. Varianta 0

Varianta II je doporučena k provedení jako nejvhodnější řešení.

5. Implementace doporučené varianty a vynucování

Implementace navržené varianty bude zajišťována standardními prostředky výkonu státní správy a dozoru, včetně správního trestání v případě porušení povinností zavedených novou právní úpravou.

6. Přezkum účinnosti regulace

Přezkum účinnosti regulace bude prováděn Ministerstvem dopravy a Státní plavební správou v rámci průběžného vyhodnocování plavební sezóny a zejména při vyhodnocení plavební sezóny v jejím závěru. Bude se posuzovat především to, zda je navržená právní úprava dostatečná a přiměřená, zda jí opravdu nejsou narušeny jiné důležité zájmy. Dále se bude vyhodnocovat chování subjektů, kterých se právní úprava nejvíce dotýká, vlastníků - provozovatelů a vůdců plavidel, zda dodržují nová ustanovení atd. Kontrola dodržování právní úpravy bude nadále prováděna v rámci státního dozoru Státní plavební správou a také Policií České republiky.

7. Konzultace a zdroje dat

Ministerstvo životního prostředí ČR
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Ministerstvo zemědělství ČR
Těšnov 65/17
11000 Praha 1

Povodí Vltavy, státní podnik
Holečkova 8
150 24 Praha 5
Česká asociace námořního jachtingu
Přístav 5/1148
147 00 Praha

Český svaz jachtingu
Zátokova 100/2
160 17 Praha 6 – Břevnov

Český svaz vodního motorismu
Podolský přístav 5
147 00 Praha 4

8. Kontakt na zpracovatele RIA

Ing. Jindřich Kušnír, ředitel odboru drážní a vodní dopravy, Ministerstvo dopravy ČR, email: jindrich.kusnir@mdcr.cz, tel.: 225 131 361

Ing. Vojtěch Dabrowski, vedoucí oddělení vnitrozemské plavby, odbor drážní a vodní dopravy, Ministerstvo dopravy ČR, email: vojtech.dabrowski@mdcr.cz, tel.: 225 131 335

Mgr. Judita Bašusová, referent oddělení vnitrozemské plavby, odbor drážní a vodní dopravy, Ministerstvo dopravy ČR, email: judita.basusova@mdcr.cz, tel.: 225 131 080

II. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy se zákonem, k jehož provedení je navržena, včetně souladu se zákonným zmocněním k jejímu vydání a zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s předpisy Evropské unie, judikaturou soudních orgánů Evropské unie a obecnými právními zásadami práva Evropské unie ústavním pořádkem České republiky

Navrhovaná právní úprava je v souladu s Ústavou České republiky, ústavními zákony a zákony České republiky. Stejně tak je v souladu se zmocněním obsaženým v ustanovení § 7 odst. 5 vodního zákona.

Problematika není upravena právními předpisy Evropské unie a není známa ani žádná judikatura soudních orgánů Evropské unie, která by se věcně dotýkala problematiky navržené právní úpravy.

III. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána

Navrhovaná právní úprava je v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána.

IV. Zhodnocení předpokládaného hospodářského a finančního dosahu navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty

Navrhovaná právní úprava nemá dopady na státní ani na ostatní veřejné rozpočty. Oproti dosavadní právní úpravě nedochází ohledně finančních nákladů či úspor k žádné změně.

V. Zhodnocení dopadů ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

Navrhovaná úprava nezasahuje do oblasti ochrany osobních údajů.

VI. Zhodnocení korupčních rizik

Navrhovaná vyhláška nebude mít vliv na korupční jednání.

Zvláštní část

K Čl. I

Vyhláška obsahuje dvě ustanovení, kromě stanovení účinnosti, jejichž cílem je nahradit právní úpravu stání plavidel podléhajících evidenci na vymezených vodních cestách a plutí přes jezy nebo jejich propustmi na nesledovaných vodních cestách. V § 2 odst. 5 se nahrazuje ustanovení povolující stání plavidel mimo vyznačená místa pouze v průběhu dne, tj. od východu do západu slunce, ustanovením, které povoluje toto stání plavidel po dobu nejvíce 48 hodin. Nově tedy plavidla mohou stát na vodní cestě mimo vyznačená místa i v průběhu noci, avšak ne déle než po dobu 48 hodin.

V § 2 odst. 6 se předchozí souhlas správce vodní cesty nahrazuje úpravou plutí pouze na vlastní nebezpečí, a pokud není zakázáno vlastníkem jezu nebo signálním znakem.

K Čl. II (Účinnost)

Účinnost této pozměňující vyhlášky se navrhuje k prvnímu možnému datu, tj. k 15. dni po jejím vyhlášení ve Sbírce. Vzhledem k tomu, že z vyhlášky nevyplývají nové povinnosti, není nutné nijak prodlužovat legisvakanční dobu, ale je v zájmu většiny, aby právní úprava nabyla účinnosti co možná nejdříve, ještě před plavební sezónou.