



V Praze dne 20. 2. 2018
Čj. OVA: 88/18

Stanovisko

k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

I. Úvod

Hlavním cílem předkládaného návrhu zákona je zajistit na zákonné úrovni transpozici směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629 ze dne 14. září 2016, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby, mění směrnice 2009/100/ES a zrušuje směrnice 2006/87/ES.

Ministerstvo dopravy přistoupilo k navrženým změnám vnitrostátní právní úpravy za účelem zajištění důsledné, precizní a úplné transpozice směrnice (EU) 2016/1629. Dalším důvodem je zahrnutí zkušeností z dosavadní aplikační praxe, jež se vztahují ke směrnici 2006/87/ES.

Návrh zákona obsahuje i **změny přesahující rámec směrnice (EU) 2016/1629**. Nejvýznamnější netranspoziční změnou obsaženou v návrhu novely je zavedení povinnosti, aby provozovatelé některých plavidel provozovaných na stanovených dopravně významných vodních cestách využívaných vybavili plavidlo zařízením pro sledování polohy a pohybu plavidel a zařízením pro zobrazování plavebních map a informací o poloze a pohybu plavidel.

Předkladatel tuto úpravu zdůvodňuje následovně: „Zavedení této povinnosti představuje další krok v zavádění harmonizovaných říčních informačních služeb (RIS) v České republice. Ve vztahu k plavebnímu provozu představuje zavedení této povinnosti zvýšení bezpečnosti plavebního provozu na vodních cestách využívaných k nákladní a veřejné osobní dopravě. Předpokládá se též zefektivnění proplavování plavebními komorami, celkově efektivnější provoz nákladní a veřejné osobní vodní dopravy a v neposlední řadě také zvýšení ochrany životního prostředí.“

Předložené hodnocení dopadů regulace je v podstatě zaměřeno na povinnost vybavit plavidla zařízení pro sledování polohy plavidel, ovšem nepředkládá hodnocení dopadů regulace spojené s implementací směrnice (EU) 2016/1629. Zkušenosti s implementací směrnice 2006/87/ES nejsou prezentovány.

II. Připomínky a návrhy změn

Předkladatel své hodnocení RIA uvádí poměrně obšírně, ve všech souvislostech a to jak s legislativou EU, tak s provozem plavidel na vnitrozemských vodních cestách.

Problém a cíle řešení

Předkladatel zdůrazňuje, že je i v ČR trvalá potřeba zvyšovat míru bezpečnosti plavebního provozu a efektivitu vnitrozemské vodní dopravy jako jednoho z dopravních módů, který má v dopravním systému České republiky své nezastupitelné místo. Evropská komise vyzývá členské státy, že je třeba sledovat evropské trendy v provozu vodní dopravy, a to zejména v oblasti Říčních informačních služeb - AIS.

Systém AIS je identifikačním systémem, který automaticky přenáší informace o jménu, pozici, rychlosti a pohybu lodi z plavidla na plavidlo a z plavidla na pobřežní stanici AIS. Předávání těchto informací a jejich zobrazování na mapovém podkladu umožňuje zařízení pro zobrazování elektronických plavebních map a informací o plavidlech

V zájmu zvýšení plavební bezpečnosti a efektivitu vnitrozemské vodní dopravy je tedy třeba zavést povinnost užívat zařízení pro sledování polohy a pohybu plavidel (Inland AIS) a současně zařízení pro zobrazování plavebních map a informací o poloze a pohybu plavidel (Inland ECDIS).

Předkladatel upozorňuje, že stávající právní úprava nestanovuje povinnost užívat zařízení Inland AIS a Inland ECDIS. Uvedená zařízení jsou užívána provozovateli plavidel na základě dobrovolnosti anebo na základě smluv se soukromými subjekty či zápisů s organizačními složkami státu uzavřených s Českou republikou (Ministerstvem dopravy), jimiž byla tato zařízení bezplatně zapůjčena na plavidla, která splnila podmínky jednotlivých výzev vypsanych Ministerstvem dopravy v roce 2014 a 2015.

Varianty

Hodnocení RIA pracuje s variantami vycházejícími ze struktury plavidel povinně vybavených zařízeními AIS. Jde o nulovou variantu (současný stav). Varianta 1 se vztahuje na plavidla, která jsou:

- ✿ loděmi, ale nejsou rekreačními plavidly,
- ✿ plovoucími stroji,
- ✿ malými plavidly s délkou trupu přesahující 7 metrů a provozovanými správcem vodní cesty, plavebním úřadem nebo základní složkou integrovaného záchranného systému.

Vybrané vodní cesty je třeba v rámci hodnocení dopadů regulace chápat jako tyto vodní cesty:

- ✿ vodní tok Labe od říčního km 949,1 (2,080 km od osy jezu Přelouč) po říční km 726,6 (státní hranice se Spolkovou republikou Německo), včetně plavební dráhy vymezené na vodní ploše Velké Žernoseky plavebním značením,
- ✿ vodní tok Vltavy od říčního km 91,5 (Třeбенice) po soutok s vodním tokem Labe, včetně výústní části vodního toku Berounky po přístav Radotín.

Varianty 2, 3, 4 vycházejí z povinnosti vybavit všechna plavidla na variantních omezeních na vodních cestách. Byla vybrána varianta 1, protože implementace dalších variant narážejí na vyšší náklady, na těžkosti ve vymahatelnosti a na vyšší provozních nákladech správce AIS.

Předkladatel vyhodnocuje náklady a přínosy variant, uvádí ceny palubního zařízení pro AIS. PK RIA doporučuje podrobnější rozbor nákladů pro správce systému AIS i pro Státní správu.

PK RIA na svém jednání dne 16. 2. 2018 předložené hodnocení dopadů regulace obsáhle diskutovala. Názor jednotlivých členů PK RIA na splnění požadavků Obecných pravidel pro hodnocení dopadů regulace v předložené zprávě byl v některých aspektech odlišný.

Níže uvádíme podstatné informace a argumenty uvedené některými členy PK RIA, které v předloženém hodnocení dopadů regulace nejsou obsažené.

Zařízení Inland AIS a Inland ECDIS jsou vynikající navigační pomůckou, kterou si různá rejdařství v západní Evropě začala pořizovat i bez zákonné povinnosti tam, kde to pro ně mělo praktický smysl. Na vodních cestách s hustým a komplikovaným provozem různých typů plavidel (říční lodě, námořní lodě, plovoucí stroje, plavidla různých velikostí a rychlostí) je legitimní uložit provozovatelům plavidel povinnost pořízení a používání AIS & ECDIS zákonem. Pozitivní vliv na bezpečnost, efektivitu a ohleduplnost vůči životnímu prostředí, jak je popisuje přiložené hodnocení dopadů regulace, na takových vodních cestách má.

Vodní cesty v ČR však mají do intenzivně využívaných velmi daleko. Podle výroční zprávy podniku Povodí Labe bylo plavebními komorami Dolní Beřkovice (místo s vyšší hustotou dopravy pod Mělníkem) v roce 2016 proplaveno 1878 lodí, což je 5,14 lodě denně. Pokud odhadneme, že cca 20% proplavení byla malá rekreační plavidla, tak by se jednalo o dvě lodě denně po proudu a dvě lodě proti proudu. I když předpokládáme, že provoz není v roce rozložen stejnoměrně, stále se jedná jen o zlomek provozu, který zde byl rutinně zvládnán před 30 lety víceméně bez nehod a bezpečně.

Systém ECDIS kapitánům pomáhá tím, že jim dává „širší kontext“ situace na vodní cestě (např. vědí, že 2 km za nimi je rychle plující pasažérská loď a že z přístavu 1 km před nimi se chystá vyplout velké tlačné soulodí), ale pro samotné řízení plavidla jsou i nadále klíčové informace z radaru a samozřejmě vizuální hodnocení situace. To je dále umocněno tím, že na vodní cestě se pohybuje celá řada plavidel, která AIS & ECDIS vybavena nejsou, a jichž je značný podíl v desítkách procent.

Problémem vodních cest v ČR není vysoké riziko havárií, ani riziko negativních dopadů na životní prostředí, a už vůbec ne potřeba lepšího plánování plavby z důvodu zvládnutí hustého provozu. Problémem českých vodních cest je naopak dlouhodobý úpadek plavby a malý provoz. Hustota provozu je tak nízká, že na vodních cestách ČR je řádově nižší pravděpodobnost havárie, než na intenzivně využívaných západoevropských vodních cestách se všemi vyspělými navigačními a bezpečnostními systémy a pravidly.

Pro bezpečnost plavby je důležitější použití kvalitního radaru, který na rozdíl od AIS & ECDIS vidí také plavidla a plovoucí objekty, které systémem vybaveny nejsou a nemusejí být.

Zpráva RIA pomíjí dopady na některé provozovatele, které mohou mít za následek další snížení provozu.

Někteří členové PK RIA v souvislosti s popisem problému a cíli řešení uvedli, že zavádět zákonnou povinnost pořízení a provozování AIS & ECDIS v současné situaci v ČR nemá opodstatnění a znamená další zbytečnou zátěž pro neprosperující komerční plavbu v ČR. Uplatnění této technologie lze ponechat na rozhodování provozovatelů plavidel. Potřeba regulace na tomto poli může nastat až s případným (významným, řádovým) zvýšením provozu na vodních cestách v ČR.

III. Závěr

Pracovní komise Legislativní rady vlády pro hodnocení dopadů regulace k hodnocení dopadů regulace návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů uplatňuje tyto zásadní připomínky:

- 1) Doplnit text závěrečné zprávy RIA o zkušenosti s implementací směrnice 2006/87/ES;
- 2) Doplnit varianty o variantu dobrovolné zavedení systému AIS;
- 3) Doplnit hodnocení dopadů regulace spojené s implementací směrnice (EU) 2016/1629;
- 4) Doplnit RIA o stručné údaje o provozu AIS v Německu a vyhodnotit příslušné zkušenosti.

Pracovní komise Legislativní rady vlády pro hodnocení dopadů regulace **doporučuje** Legislativní radě vlády, **aby projednávání návrhu přerušila za účelem přepracování návrhu předkladatelem ve smyslu výše uvedených zásadních připomínek.**

Vypracovali:

Prof. Ing. Petr Moos, CSc.
RNDr. Jan Vozáb, Ph.D.

prof. Ing. Jiřina Jílková, CSc.
v. r.
předsedkyně komise