



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky 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
Č. J.	47/2021
DATUM ZPRACOVÁNÍ	1. července 2021
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

Svaz průmyslu a dopravy ČR (SP ČR) spolu se Svazem dopravy ČR (SD ČR) dlouhodobě upozorňuje na některé problémy vodní dopravy a potřebu jejich řešení. Níže uvedené připomínky byly připravovány se Sekcí vodní dopravy SD ČR.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

1. K § 6b a § 44

Navrhujeme výslovně ukotvit kompetenci Ministerstva financí České republiky v oblasti regulace cen za užívání pozemní části veřejných přístavů a v návaznosti upravit § 44.

Návrh nového znění:

„§ 6b

Cena za užívání pozemní části veřejného přístavu

*(1) Za užívání pozemní části veřejného přístavu se sjednává cena podle cenových předpisů. **Cenový předpis upravující maximální ceny za užívání pozemní části veřejného přístavu vydává Ministerstvo financí České republiky.***

(2) Provozovatel pozemní části veřejného přístavu nesmí při sjednávání ceny za její užívání jednotlivé uživatele diskriminovat.

*(3) Ceník, který obsahuje ceny za užívání pozemní části veřejného přístavu **stanovené v souladu s odstavcem 1**, je její provozovatel povinen zveřejnit prostřednictvím systému říčních informačních služeb.*

(4) Cena se nesjednává v případě využití pozemní části veřejného přístavu

a) ke stání plavidla a bezpečnému přístupu na plavidlo za vysokého vodního stavu, zámrazy nebo při chodu ledu, jde-li o přístav s ochrannou funkcí, nebo

b) správcem vodní cesty při výkonu činnosti přímo související se správou vodní cesty.

...

§ 44

Správní delikty právnických a podnikajících fyzických osob

(4) Provozovatel pozemní části přístavu se dopustí správního deliktu tím, že

*c) v rozporu s § 6b odst. 3 nezveřejní ceník obsahující ceny za užívání pozemní části přístavu **nebo zveřejní ceník odporující cenovému předpisu vydanému v souladu s § 6b odst. 1,***

Odůvodnění:

Novela zákona o vnitrozemské plavbě č. 187/2014 Sb. upravila cenu za užívání pozemní části veřejného přístavu s odkazem na sjednávání ceny podle cenových předpisů, příslušný cenový předpis však dosud nebyl vydán. Jelikož v segmentu vodní dopravy chybí regulátor cen, a s ohledem na specifickou situaci vlastnictví většiny přístavních pozemků soukromými subjekty, se navrhuje výslovně zakotvit kompetenci Ministerstva financí České republiky v oblasti regulace cen za užívání pozemní části veřejných přístavů.

Už stanovisko komise pro hodnocení dopadů regulace Legislativní rady vlády ČR k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb. ze dne 15. června 2012, Č.j.: 586/12 upozorňovalo na riziko předražení služeb za užívání pozemní části veřejného přístavu. Stanovisko Komise pro hodnocení dopadů regulace (RIA) uvádí následující:

„Kuponová privatizace přístavů u nás zavedla zcela odlišný režim, než je v Evropě běžné, totiž že veškeré přístavy (včetně veřejných) jsou v soukromém vlastnictví. Majitelé nemají primární zájem sloužit dopravě, ale spíše využít lukrativní pozemky developerským způsobem (viz např. přístav Holešovice), a to bez náhrady (Holešovice měl nahradit Radotín, ale to se nestalo). Zákonná úprava dovoluje určitý druh spekulace, spočívající v předražení služeb (viz navržený § 6b – Cena za užívání pozemní části veřejného přístavu, odst. (1) Za užívání pozemní části veřejného přístavu se sjednává cena podle cenových předpisů.), což umožní naplnit jeden z předpokladů § 6a pro zrušení přístavu, totiž nevyužívání přístavu (pokud provozovatelé veřejné vodní dopravy přístav dlouhodobě nevyužívají a jeho využívání nelze ani v budoucnosti očekávat...).

Proto by stálo za to – vzhledem k neobvyklé vlastnické struktuře přístavů v ČR – zvážit nejen „cenové předpisy“, ale dokonce Regulační úřad (například v rámci Státní plavební správy), který by kontroloval nákladovou tvorbu ceny, a zabraňoval tak cenovým excesům quasimonopolního uspořádání, majícím za následek nevyužívání přístavní infrastruktury, a tím i podvazování lodní dopravy, potažmo „důvod“ pro zrušení přístavu, nebo jeho podstatných částí (Holešovice prakticky zachovaly pouze přístavní bazén, protože má ochrannou funkci, ale veškeré manipulační a skladovací plochy zanikly a jsou zastavěny budovami). – viz též str. 29 Důvodové zprávy, bod 14.“

Ministerstvo financí je orgánem příslušným pro oblast cen dle § 4 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky (kompetenční zákon) a dle § 2 odst. 1 zákona č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen.

Tato připomínka je zásadní.

2. K § 10 odst. 3

Navrhujeme možnost provádění technické prohlídky malého plavidla pověřenou osobou.

Návrh nového znění:

„(3) Splnění podmínek technické způsobilosti plavidla ověří plavební úřad **nebo osoba pověřená podle (3a)** technickou prohlídkou plavidla nebo kontrolou typového osvědčení plavidla, vystaveného pro sériově vyrobené malé plavidlo. K ověřování technické způsobilosti plavidel určených prováděcím právním předpisem ustaví plavební úřad odbornou komisi. Prováděcí právní předpis stanoví organizační zabezpečení technické prohlídky, složení odborné komise, slib člena odborné komise, způsob jednání odborné komise a její činnost při provádění technické prohlídky plavidla.

(3a) Prováděním technické prohlídky malého plavidla pověří plavební úřad na základě písemné žádosti právnické osoby, která má sídlo, podnik nebo organizační složku podniku umístěnou na území členského státu Evropské unie nebo státu, který je stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru, pokud a) předloží výpis z obdobného registru, jako je obchodní rejstřík nebo živnostenský rejstřík vedený v cizím státě ne starší než tři měsíce,

b) má vnitřní organizační strukturu a systém řízení kvality pro provádění technických prohlídek odsouhlasený akreditačním orgánem*) podle technické normy) nebo obdobné technické specifikace,**

c) prokáže svou bezúhonnost a bezúhonnost členy statutárního orgánu nebo odpovědného zástupce, pokud je ustanoven; bezúhonnost se prokazuje výpisem z rejstříku trestů, pro potřeby prokázání bezúhonnosti poskytne plavebnímu úřadu právnická osoba a členové statutárního orgánu nebo odpovědný zástupce, pokud je ustanoven, údaje potřebné k vyžádání výpisu z registru trestů a souhlas s jejich zpracováním, jde-li o cizince s trvalým pobytem mimo území České republiky, předloží tento výpis z rejstříku trestů nebo obdobný doklad ne starší než tři měsíce.

(4a) Plavební úřad vydá pověření podle odstavce 4 na dobu určitou, nejvýše do uplynutí času platnosti akreditace uvedeného v osvědčení o akreditaci.) Osoba pověřená podle odstavce 3a je povinna oznámit Plavebnímu úřadu všechny změny týkající se podmínek podle odstavce 3a do 15 pracovních dnů od vzniku těchto změn.**

***) Zákon č. 22/2005 Z. z. o akreditaci orgánů posuzování shody a o změně a doplnění některých zákonů**

****) ČSN EN ISO/IEC pro akreditaci inspekčních orgánů.“**

Odůvodnění:

Důvodem tohoto upřesnění je

a) podle §10, odst. (20), čl. a) musí plavební úřad uznat a schválit rekreační plavidlo a vodní skútr, je-li označeno CE. Posouzení shody s 2013/53/EU je tedy dostatečnou zárukou, že je plavidlo technicky způsobilé provozu. Co je potom „*technická prohlídka*“? Ověření, že je na plavidle značka CE a předloženo bezchybné Prohlášení o shodě podle 2013/53/EU?

Podle čl. 5 této směrnice stejně nesmí členský stát EU vznést další technický požadavek na plavidlo navíc.

Kdo jiný by měl posoudit, že plavidlo nese označení CE oprávněně, než orgán, který je v EU notifikován jako orgán pro posuzování shody podle 2013/53/EU a poskytování CE, který v případě zjištění neshody musí informovat orgán pověřený dozorem na trhem podle zák.22/2005 Sb. (u nás ČOI)

a informovat Plavební správu, že je plavidlo označeno CE neoprávněně, a tudíž technickou způsobilost nespĺňuje. K čemu tedy fyzická kontrola – technická prohlídka Státní plavební správou?

Navíc podle 2013/53/EU čl.38 je povinností autorizovaných osob monitorovat v provozu, jak jsou podmínky udělení CE dodržovány. Proto je samozřejmé, že jedinou právní možností tuto kontrolu provádět, že podmínky prohlášení o shodě jsou dodržovány v průběhu života plavidla, je pověření periodickými kontrolami.

- b) využití nestátních právnických osob s prokázanou příslušnou odborností, potvrzenou akreditací a notifikací u Komise EU tak, jak je to u oznámených osob pro posuzování shody na CE; toto zajistí nejvyšší možnou odbornost v oboru malých plavidel
- c) snížení nákladů na státní správu
Podle zprávy SPS za r. 2019 je v rejstříku malých plavidel zapsáno 18 806 malých plavidel a SPS provedla 2 799 technických prohlídek těchto plavidel.
Technické prohlídky malých plavidel tudíž vyžadují následující kapacitu odborného technického posouzení v následujícím rozsahu:
 - pokud technická prohlídka zabere min. 3 hodiny, není uvažována doba strávená na cestě inspektorem, je potřeba $2\ 800 \cdot 3 = 8\ 400$ hod. Při kapacitě inspektora 1620 hod/rok je tedy potřeba 5,2 techniků, čili při uvažování nepravidelnosti v žádostech min. 6 techniků. V případě zvážení doby na cestě k místu, kde je plavidlo k prohlídce přistaveno se tak jedná o kapacitu cca 10 techniků.
Převedení technických prohlídek na nestátní právní osobu se tak ušetří náklady na 10 státních úředníků.
- d) náklady na technickou prohlídku nebudou hrazeny ze státního rozpočtu – z daní všech daňových poplatníků, ale výhradně pouze žadatelem – majitelem plavidla. Zápisem do evidence plavidel pod správním řádem stát o příjem podle správního řádu nepřijde a zároveň ušetří výdaje.
- e) Jedná se o období STK, kdy technické prohlídky automobilů jsou rovněž prováděny nestátními institucemi, uznanými Ministerstvem dopravy.

Že tato metoda zajištění technické způsobilosti malých plavidel jde použít ukazuje slovenský zákon 338/2009 Z.z.:

„§ 22b (1) Technickú prehliadku plavidla, ktoré podlieha registrácii a súčasne nepodlieha povinnej klasifikácii (ďalej len „technická prehliadka malého plavidla“), vykoná Dopravný úrad alebo osoba poverená podľa odseku 4.

(4) Vykonávaním technickej prehliadky malého plavidla poverí Dopravný úrad na základe písomnej žiadosti právnickú osobu, ktorá má sídlo, podnik alebo organizačnú zložku podniku umiestnenú na území členského štátu Európskej únie alebo štátu, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o Európskom hospodárskom priestore, ak

a) predloží výpis z obdobného registra, akým je obchodný register alebo živnostenský register vedený v cudzom štáte nie starší ako tri mesiace,

b) má vnútornú organizačnú štruktúru a systém riadenia kvality na vykonávanie technických prehliadok odsúhlasený akreditačným orgánom^{12e)} alebo iným národným akreditačným orgánom^{12f)} podľa tech je tenickej normy^{12fa)} alebo obdobnej technickej špecifikácie,...

Tato připomínka je zásadní.

3. K § 10 odst. 4 písm. a)

Navrhujeme doplnit podmínku vlastnictví technických pravidel.

Návrh nového znění:

„(4) Prováděním technické prohlídky u plavidel určených prováděcím právním předpisem může plavební úřad pověřit právníkem osobu na základě její písemné žádosti, pokud právník doloží, že
*a) vlastní nebo má právo k užívání vybavení potřebného pro provádění technických prohlídek, **vlastní Pravidla, upřesňující technické požadavky na schvalování, stavbu a provoz plavidel podléhající platné národní legislativě,**“*

Odůvodnění:

Do r. 2018 bylo vlastnictví technických pravidel pro upřesnění nekonkrétních technických požadavků směrnic EU pro určení právníkem osoby na prohlídky plavidel samozřejmou povinností a podmínkou pověření právníkem osoby. Tato Pravidla podléhala posouzení a přijetí ministerstvem dopravy. Rejdaři, kteří se připravovali na stavbu, opravy a na technické prohlídky plavidel v České republice (Inspekce provádí např. CS Lloyd a Pravidla poskytuje dnes na požádání rejdařům a MD. V Německu jsou obdobná Pravidla na stránkách www.elwis.de, a i tato pravidla jsou v souladu s Pravidly, používanými klasifikačními organizacemi), používají dodnes tato Pravidla při stavbě lodí, opravách, rekonstrukcích a pravidelných prohlídkách. Bez nich nemají možnost správně interpretovat obecně formulované požadavky 2016/1629/EU a vystavují se nebezpečí, že jejich pojetí těchto požadavků bude odlišné od příslušných inspekčních orgánů, provádějících technické prohlídky. Pravidla všech výše uvedených společností doplňují a upřesňují technické požadavky směrnice 2016/1629.

MD zakázalo tato Pravidla v roce 2018 v souvislosti s uznáním nových právníkem osob používat. CS Lloyd požádal po zákazu těchto Pravidel jako příklad o instrukci MD, jak bez technických pravidel konkretizovat požadavky povinné technické normy EsTrin z vyhlášky 223/1995 Sb. např. požadavky na:

- Část II Kap.3 - Článek 3.01 – stavbu lodi podle „dobré praxe stavby lodí“; kde MD specifikovalo, co to jsou postupy dobré praxe;
- Článek 3.02 1a) - jaká metodika konstrukčních výpočtů je přijatelná;
- Článek 3.02 1c) – jak jsou upřesněné vlastnosti lodní ocele.

Tato žádost do dnešního dne je od MD bez odpovědi.

Inspekční orgán, provádějící technické prohlídky plavidel, by měl být podle čl. e) akreditován národním akreditačním orgánem jako Inspekční orgán v oboru plavidel, splňující normu ISO 17020. Český institut pro akreditaci vyžaduje, aby inspekční orgán měl vlastní inspekční postupy a technické požadavky, které upřesňují obecné a nekonkrétní požadavky EsTrin. Tímto upřesněním jsou Pravidla pro stavbu a provozní prohlídky plavidel.

Požadavek na použití Pravidel se objevil i dnes v akreditačních požadavcích ČIA při dozorové akci 11/2020, kdy odborný posuzovatel z dopravní fakulty technické univerzity v Žilině CS Lloyd formuloval následující neshodu:

"Vypracované postupy inšpekcie v Inšpekčnom postupe T-201 nedefinujú dostatočne podrobne a jednoznačne činnosti, ktoré musí vykonať vedúci inšpektor v rámci konkrétnej inšpekcie. Takisto nie sú dostatočne konkretizované kritériá podľa ktorých je posudzovaná zhoda a popísané zdroje týchto kritérií."

Protože MD ČR technická upřesnění odmítá, je takto v rozporu s akreditačními kritérii. Bez existence těchto Pravidel ČIA akreditaci neudělí a současně, MD akreditaci vyžaduje a zároveň plnění podmínek akreditace zakazuje.

Např. slovenský zákon o plavbě SK 338/2000 Z.z. toto vyřešeno má.

„(11) Vykonávaním technickej prehliadky plavidla, ktoré podlieha registrácii a súčasne podlieha povinnej klasifikácii, (podľa 2016/1629 nepodléhá žádné plavidlo) poverí ministerstvo právnickú osobu, ak g) predloží pravidlá overovania technickej spôsobilosti plavidiel, ktoré musia byť v súlade s technickými požiadavkami ustanovenými v osobitnom predpise^{12f)}“

Tato připomínka je zásadní.

4. K § 10 odst. 4 písm. d)

Navrhujeme doplnění písmena upřesňujícího zákaz propojení osoby provádějící technické prohlídky s jinými osobami působícími v oblasti vodní dopravy.

Návrh nového znění:

*„d) není organizačně, personálně nebo finančně jakkoliv propojena s **projektantem, výrobcem, dovozcem, organizací provádějící opravy a rekonstrukce a poradenské služby,** ~~nebo~~ prodejcem plavidel, ~~nebo~~ provozovatelem vodní dopravy **nebo zástupcem těchto subjektů,**“*

Odůvodnění:

Toto doplnění je nutné, protože:

a) ostatní směrnice EU na inspekční orgány toto vyžadují. Např. 2013/53/EU – technické požadavky na rekreační plavidla formuluje požadavky na inspekční orgány posuzování plavidel podle následující ukázky - čl. 30 u Směrnice 2013/53/EU ohledně posuzování rekreačních plavidel.

„2. Subjekt posuzování shody je zřízen podle vnitrostátních právních předpisů a má samostatnou právní subjektivitu.

...

4. Subjekt posuzování shody, jeho nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za vykonávání úkolů posuzování shody nesmí být osobami, které navrhují, vyrábějí, dodávají, instalují, nakupují, vlastní, používají nebo udržují výrobky, jež posuzují, ani zástupci jakékoli z těchto stran. To nevylučuje používání posuzovaných výrobků, které jsou nezbytné pro činnost subjektu posuzování shody, ani používání takových výrobků k osobním účelům.

Subjekt posuzování shody, jeho nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za vykonávání úkolů posuzování shody se nesmějí přímo podílet na navrhování či výrobě, uvádění na trh, instalaci, používání nebo údržbě těchto výrobků ani nesmějí zastupovat strany, které se těmito činnostmi zabývají. Nesmějí vykonávat žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislý úsudek nebo

důvěryhodnost ve vztahu k činnostem posuzování shody, pro něž byly tyto osoby oznámeny. To platí zejména pro poradenské služby. Subjekty posuzování shody zajistí, aby činnosti jejich dceřiných společností nebo subdodavatelů neohrožovaly důvěrnost, objektivitu nebo nestrannost jejich činností posuzování shody.

5. Subjekt posuzování shody a jeho pracovníci provádějí posuzování shody na nejvyšší úrovni profesionální důvěryhodnosti a požadované odborné způsobilosti v konkrétní oblasti a nesmějí být vystaveni žádným tlakům a podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich činností posuzování shody, zejména pokud jde o osoby nebo skupiny osob, které mají na výsledcích těchto činností zájem.“

Provedení rekonstrukce nebo opravy pravidla není uvedeným zákonným ustanovením vyloučeno.

U rekonstrukcí se předpokládá, že může docházet k zásahům do konstrukce plavidla, které mohou mít vliv na jeho bezpečný provoz, a proto podléhají následné technické prohlídce, jako po výrobě. Viz zák. č. 114/95:

„§ 10c

Úprava a oprava plavidla

(1) Pokud byla na plavidle podléhající evidenci podle tohoto zákona provedena úprava nebo oprava ovlivňující plnění podmínek technické způsobilosti týkajících se pevnosti konstrukce plavidla, jeho vedení nebo ovladatelnosti nebo podmínek technické způsobilosti plavidla týkajících se zvláštních vlastností stanovených prováděcím právním předpisem, musí být toto plavidlo podrobeno technické prohlídce, na kterou se použije § 10 odst. 3 a 4 obdobně. Do doby provedení technické prohlídky nesmí být plavidlo provozováno na vodní cestě, s výjimkou plavby nezbytné k podrobení plavidla technické prohlídce.“

Firma, provádějící rekonstrukci je tedy na úrovni výrobce, a pokud je IO součástí této firmy, dochází evidentně k porušení zákona 114/1995 Sb. § 10, odst. 4, písm. d), proto uvedené upřesnění.

Podobně úpravu plavidla rekonstrukcí upravuje 2016/1629/EU Článek 14.

- b) výklad některých právníků je založen na dogmatickém sledování litery zákona, a pokud v zákoně nejsou výslovně uvedeny některé činnosti, jako jsou projektování, rekonstrukce a opravy, neberou je jako konflikt zájmu s nestrannou inspekční činností, což je v rozporu se smyslem zákona. Při určení některých právnických osob průkazně k porušení požadavku dochází – inspekční orgán pověřené osoby je součástí výrobního závodu. V praxi je třeba, aby MD takovéto porušování zákona řešilo.

Tato připomínka je zásadní.

5. K § 10 odst. 4 písm. e)

Navrhujeme vyjasnění podmínek pro osoby provádějící technické prohlídky.

Návrh nového znění:

e) má vnitřní organizační strukturu a systém řízení jakosti pro provádění technických prohlídek odsouhlasený ~~akreditovanou osobou~~ akreditačním orgánem podle příslušných technických norem.

Odůvodnění:

Stávající znění tohoto odstavce není vhodné. Podle zákona 22/1997 Sb., který pokrývá akreditaci, akreditovanou osobou může být laboratoř, osoba, provádějící inspekční činnost, výrokovou certifikaci a posuzování systémů řízení. Formulace zákona je taková, že ad absurdum postačuje certifikát od laboratoře, která provádí posuzování potravin, že systém inspekčního orgánu na plavidla má vyhovující systém řízení.

Došlo zřejmě k omylu, kdy pojem „akreditační – akreditující“ byl zaměněn za „akreditovaný“.

Např. slovenský zákon o plavbě SK 338/2000 Z.z. toto opět vyřešeno má.

Pověřená právnická osoba má

„c) má vnútornú organizačnú štruktúru a systém riadenia kvality na vykonávanie technických prehliadok odsúhlasený akreditačným orgánom 12e) alebo obdobným príslušným orgánom iného členského štátu Európskej únie alebo iného zmluvného štátu Dohody o Európskom hospodárskom priestore podľa technických noriem“,

12e) Zákon č. 505/2009 Z. z. o akreditácii orgánov posudzovania zhody a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Tato připomínka je zásadní.

6. K § 10 odst. 4 písm. e)

Žádáme, aby další podmínky byly stanoveny prováděcím předpisem.

Návrh nového znění:

„~~Prováděcím předpisem v rozhodnutí o pověření~~ plavební úřad stanoví další podmínky pro provádění technických prohlídek. ~~Plavební úřad může podmínky pro provádění technických prohlídek změnit, pokud se změní podmínky, za nichž bylo pověření uděleno.~~ Plavební úřad odejme pověření, pokud právnická osoba opakovaně nebo závažným způsobem poruší povinnosti stanovené tímto zákonem nebo podmínky uvedené v rozhodnutí o pověření, přestane splňovat požadavky podle věty první nebo požádá o odnětí pověření. Náklady na provedení technické prohlídky právnickou osobou hradí žadatel.“

Odůvodnění:

Samotný § 10, odst. 4) umožňuje MD k požadavkům, nezbytným k uznání právnické osoby k provádění technických prohlídek plavidel, stanoveným v § 10 odst. 4) písm. a) až e), doplnit další podle libovůle ministerského úředníka.

Argument MD, že tato věta se týká výhradně podmínek pro provádění technických prohlídek, je zavádějící. I v samotném znění celého odstavce je jasné, že se jedná o podmínky stanovené v příslušném rozhodnutí o pověření, kdy v případě jejich nedodržení bude pověření odejmuto. Čili evidentně se jedná o podmínky pověření právnické osoby, nikoliv, jak má pověřená osoba prohlídky provádět.

Proto by tyto dodatečné podmínky měly být stanovené prováděcím předpisem a být jednotné pro všechny uznané právnické osoby podle tohoto zákona. Není možné, aby se tyto podmínky stanovovaly svévolným výkladem. V případě změn podmínek by se tak měl měnit příslušný prováděcí předpis. Současné znění způsobilo, že pověřené právnické osoby měli odlišně stanovené tyto podmínky uznání. Je to stejná situace,

jako kdyby pro uznání STK na automobily měla každá STK jinak a individuálně stanovené podmínky provozu. Navíc nově uznávané právnické osoby měli výrazně méně náročné podmínky v příslušném rozhodnutí MD než právnické osoby dříve uznané. Tyto podmínky se evidentně přizpůsobují tomu, co jsou nové organizace schopné plnit, a už se nepřihlíží k jejich technické odborné úrovni.

MD měnilo podmínky uznání pověřených právnických osob bez tohoto zmocnění a bez jakékoliv změny technické legislativy nebo zákona 114/1995 Sb. a vyhlášky 223/1995 Sb. Čili tvrzení, že ke změně dojde, pouze za předpokladu nutnosti ze změny technické vyhlášky není pravdivé. Vyhláška 223/1995 Sb. je z hlediska technického obsahu beze změn, a přesto došlo ke změně podmínek pro určení právnických osob.

Ministerstvo dopravy uvádí, že formulace je nutná, protože musí MD umožňovat měnit podmínky pověření příslušných právnických osob k provádění technických prohlídek plavidel podle formálních změn technických předpisů – např. zapracování novely směrnice EU 1629/2016/EU o technických požadavcích na plavidla vnitrozemské plavby. Znění odstavce 4) je beze změn od roku 1995. Od té doby došlo ke změně technického předpisu několikrát, hlavně zavedením směrnice 2006/87/EC o technických požadavcích na vnitrozemská plavidla, a přitom nebylo třeba měnit technické požadavky na odbornost pověřených právnických osob podle tohoto zákona. Je to logické, protože v § 10 odst. 4) se jedná o technickou odbornou úroveň určené právnické osoby. Odborná úroveň je dána vzděláním a praxí pracovníků uznané právnické osoby, inspekčními postupy, systémem řízení, akreditací od Českého institutu pro akreditaci. Podmínky stanovené MD jsou obecné natolik, že nebylo a není potřeba je měnit.

Stávající formulace na možnost průběžné změny znamená, že si MD může libovolně měnit požadavky na pověření právnických osob, požadavky na úrovni ustanovených právního předpisu.

Tato připomínka je zásadní.

7. K § 24

Neměl by být v tomto § uveden jako člen posádky také „strojmistr“?

8. K § 24a odst. 5

Žádáme přeformulovat sousloví „*poháněné(ho) zkapalněným zemním plynem*“ v odstavci 5 a v odstavci 5 písm. b).

Odůvodnění:

V těchto člancích by měla být použita formulace podle článku 6 odst. d) podle směrnice 2017/2397/ES tj. „*d) řídí plavidlo používající zkapalněný zemní plyn jako palivo;*“

Podle navrhovaného textu je požadavek na oprávnění vztažen jen na pohon plavidla, ale může nastat situace, že plyn bude použit jen na pomocné agregáty, dokormidlovací zařízení, nebo pohon diesel centrály, které budou napájet elektromotory pohánějící plavidlo.

Navržená formulace tak může být v rozporu se směrnicí ES, která zahrnuje plyn jako palivo, zákon 114 řeší požadavky jen ve vztahu k pohonu plavidla.

Tato připomínka je zásadní.

9. K § 24b odst. 2 písm. c)

V textu je použito výrazu „obchodní loď“. To znamená, že není uznaná kvalifikace na osobních lodích a zákon je přísnější oproti směrnici ES. Směrnice ES zahrnuje všechny námořní lodě, viz příloha I. Článek 2.1. Žádáme o sjednocení se směrnicí.

Výraz „námořní obchodní loď“ je použit ve více člancích.

Tato připomínka je zásadní.

10. K § 24b odst. 6

Zákon stanovuje dobu školení na 8 hodin, ale směrnice ES říká, že „*musí absolvovat základní bezpečnostní výcvik v souladu s vnitrostátními požadavky*“.

Zákon stanoví vnitrostátní požadavky na 8 hod, bez ohledu na náplň školení a neurčuje, kdo může školit – zda zaměstnavatel, SPS apod.

Pokud se zjistí, že 8 hod je málo, bude se měnit zákon? Toto náleží do prováděcího předpisu, a vnitrostátní požadavky by bylo vhodné určit např. vyhláškou SPS, a ne takto zákonem.

Tato připomínka je zásadní.

11. K § 24b a 24c

Upozornujeme na nesoulad požadované praxe pro složení kapitánských zkoušek v různých zemích Evropy při vzájemném uznávání.

Tato připomínka je zásadní.

12. K § 24n odst. 3

Žádáme umožnit obsluhu osobě pod dozorem oprávněné osoby a umožnit tak zaškolení dalších osob získání praxe viz § 24u.

Návrh nového znění:

„(3) Plovoucí stroj vykonávající práci na vodní cestě, jehož pohyb na vodní cestě spočívá pouze ve výkonu této práce, může obsluhovat ~~pouze-i osoba~~ **pod dozorem oprávněné osoby, již k tomu bylo uděleno oprávnění; v takovém případě nemusí být plovoucí stroj veden vůdcem.**“

Tato připomínka je zásadní.

13. K § 41 písm. c) a d)

Upozornujeme, že doplněné písm. c) je nesrozumitelné.

Tento článek ve výkladu zahrnuje všechna školení tj, i ty co nejsou ukončena vydáním diplomu. Neboť může být školitel, který pouze připraví na zkoušku. Proto by měl být upraven v souladu se směrnicí ES, která definuje výcvikové programy ukončené vydáním diplomů nebo osvědčení prokazujících splněním norem způsobilosti.

Tato připomínka je zásadní.

14.K prováděcímu předpisu

Do zákona byla zapracována příloha I směrnice ES, bylo by vhodné zvážit, zda je opravdu nutné, aby zákon obsahoval tyto konkrétní požadavky na jednotlivé profese a s ohledem na legislativní procesy nebyl zákon 114 pokud možno stručný a všechny technické podrobnosti, které ze strany EU nebo ČR mohou být měněny, byly uvedeny v prováděcí vyhlášce. Toto se týká např. i § 24b až 24f.

Tato připomínka je zásadní.

15.K chybějícím oblastem

- a) Zákon neřeší nenapojené vodní cesty.
- b) Zákon neřeší doklady převozníků.

Odůvodnění:

- a) Článek 7 směrnice ES povoluje výjimky pro nenapojené vodní cesty, úprava zákona 114 toto neřeší, jaké budou požadavky např. pro Máchovo jezero, Brněnskou přehradu atd.
- b) Zákon neřeší doklady pro průkaz způsobilosti „Převozník“.

Tato připomínka je zásadní.