

## Odůvodnění

### I. Obecná část

#### **A) Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy a odůvodnění jejích hlavních principů**

##### **A.1 Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy**

Předkládaný návrh novely vyhlášky a návrh novely zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů (sněmovní tisk č. 195) jsou hlavními předpisy, kterými má být transponována 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 (dále jen „směrnice EU 2016/1629“).

S ohledem na skutečnost, že předkládaný návrh novely vyhlášky

- ✿ představuje transpozici sekundárního právu EU, k čemuž se Česká republika zavázala při vstupu do EU,
- ✿ se týká technických požadavků, které mohou být závazně stanoveny pouze právními předpisy,
- ✿ provádí stávající zákonná zmocnění v zákoně o vnitrozemské plavbě,
- ✿ má provádět i další nově navržená zmocňovací ustanovení,

je přijetí navrhované právní úpravy nezbytné. V této souvislosti je provedeno rovněž několik nových zákonných zmocnění a dále jsou provedeny některé legislativně technické úpravy.

##### **A.2 Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy**

S ohledem na transpoziční charakter navržené právní úpravy vychází návrh novely vyhlášky ze směrnice EU 2016/1629, jejímž cílem je především sjednotit technické požadavky na některé druhy plavidel, upravit postup technických prohlídek a stanovit jednotný vzor osvědčení takových plavidel.

Hlavní navrženou věcnou změnou je, že technické požadavky na plavidla podléhající směrnici EU 2016/1629 budou stanoveny normou ES-TRIN, na kterou návrh novely vyhlášky odkazuje.

S ohledem na požadavky sektoru byly posouzeny a přijaty některé úlevy technických požadavků stanovených v normě ES-TRIN pro provoz plavidel výhradně na vodních cestách České republiky. Směrnice takový postup členským státům umožňuje.

S ohledem na změnu koncepce v zákoně o vnitrozemské plavbě a opuštění principu stanovení lhůty pro podání žádosti o provedení technické prohlídky a návrat k principu platnosti

osvědčení se stanovuje doba platnosti 5 a 10 let, namísto stávající lhůty pro podání žádosti o provedení technické prohlídky, jež činila 4 roky nebo 9 let. Tím budou plně využity možnosti směrnice EU 2016/1629 a bude možné stanovit nejdelší možnou dobu platnosti osvědčení, kterou směrnice umožňuje.

Současná právní úprava ani navrhovaná právní úprava nemá žádné přímé ani nepřímé dopady na rovnost žen a mužů.

## **B) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy se zákonem, k jehož provedení je navržena, včetně souladu se zákonným zmocněním k jejímu vydání**

Navržená novela vyhlášky č. 223/1995 Sb. provádí následující ustanovení zákona o vnitrozemské plavbě, ve znění připravované novely tohoto zákona (sněmovní tisk č. 195):

- ✿ § 9 odst. 6,
- ✿ § 10 odst. 3, 4, 5, 6, 7 a 11,
- ✿ § 10a odst. 2,
- ✿ § 10b odst. 1 a 6,
- ✿ § 10c odst. 1 a 4,
- ✿ § 11 odst. 2,
- ✿ § 17 odst. 1 a 3,
- ✿ § 18 odst. 3,
- ✿ § 19 odst. 1,
- ✿ § 42 odst. 8.

Návrh právního předpisu tedy upravuje:

- ✿ technické požadavky na plavidla, jejich zařízení a vybavení,
- ✿ podrobnější členění plavidel a jejich znaky,
- ✿ organizační zabezpečení technické prohlídky, složení odborné komise, slib člena odborné komise, způsob jednání odborné komise a její činnost při provádění technické prohlídky plavidla,
- ✿ plavidla, u nichž může být prováděním technické prohlídky pověřena právnická osoba ve smyslu zákona,
- ✿ délka platnosti osvědčení plavidla,
- ✿ vzory osvědčení plavidla,
- ✿ případy, kdy se vydává plavidlu osvědčení Unie,
- ✿ plavební zóny vodních cest, pro něž se schvaluje technická způsobilost a podmínky technické způsobilosti, které musí plavidlo v jednotlivých plavebních zónách splňovat,
- ✿ dobu, po jejímž uplynutí se neuzná technická prohlídka provedená v jiném státě,
- ✿ dobu prodloužení platnosti osvědčení,
- ✿ postup při provádění pravidelné technické prohlídky a její rozsah stanoví,

- ⊗ postup při provádění technické prohlídky plavidla navazující na úpravu nebo opravu plavidla a její rozsah,
- ⊗ vzor prozatímního osvědčení plavidla,
- ⊗ plavidla podléhající cejchování,
- ⊗ plavidla, která lze provozovat na vodní cestě jen za podmínky pojištění odpovědnosti za škodu z provozu plavidla.

Navržená úprava respektuje ustanovení zákona o vnitrozemské plavbě a rozsah zákonných zmocnění, která provádí.

### **C) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s předpisy Evropské unie, judikaturou soudních orgánů Evropské unie a obecnými právními zásadami práva Evropské unie**

Navržená novela vyhlášky č. 223/1995 Sb. je v zásadě transpozičním návrhem novely vyhlášky, který by měl transponovat významnou část směrnice EU 2016/1629.

U neharmonizovaných plavidel budou nadále platit stávající technické požadavky a není třeba oznámit návrh technického předpisu podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti, a to ve smyslu čl. 5 odst. 1 třetí věta uvedené směrnice.

Návrh je plně slučitelný s právem Evropské unie.

### **D) Zhodnocení platného právního stavu a odůvodnění nezbytnosti jeho změny**

Platný právní stav odráží transpozici směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES ze dne 12. prosince 2006, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS (dále jen „směrnice EU 2006/87“). S ohledem na přijetí nové směrnice EU 2016/1629, která směrnici EU 2006/87 ruší, je třeba stávající právní úpravu změnit a přizpůsobit nové směrnici. Transpoziční lhůta nové směrnice má uplynout 7. října 2018.

Při této příležitosti mají být provedeny některé dílčí změny.

**E) Zhodnocení předpokládaného hospodářského a finančního dosahu navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na rodiny a dopadů na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením a národnostní menšiny, a dopady na životní prostředí**

**Hospodářský a finanční dopad**

Dopady na veřejné rozpočty se nepředpokládají.

**Dopad na podnikatelské prostředí**

Pomineme-li pozitivní dopady na podnikatelské prostředí, které byly vyhodnoceny již v materiálu k novele zákona o vnitrozemské plavbě, je třeba upozornit, že nově bude možné stanovit dobu platnosti osvědčení na maximální možnou dobu stanovenou směrnicí.

Naopak určité negativní dopady mohou mít do budoucna při aktualizacích technické požadavky stanovené normou ES-TRIN na provozovatele, a to ačkoliv se v současné době příslušná norma ES-TRIN od technických požadavků v příloze č. II směrnice 2006/87/ES neliší. Prvotní problémy také může způsobit skutečnost, že se jedná o přechod na nový systém stanovení technických požadavků a jejich mnohem častější aktualizace (předpoklad jednou za dva roky). Je tedy kladen vysoký nárok na vypracovávání informací o změnách.

Pozitivní dopad bude mít aplikace fakultativních ustanovení směrnice, kterých se česká republika rozhodla využít. Jedná se zejména o snížené požadavky pro plavidla provozovaná v zónách 3 a 4 České republiky, pro některá plavidla, pro plavidla provozovaná na nenapojených vodních cestách a pro plavidla provozující omezené plavby místního významu.

**Sociální dopady**

Sociální dopady se neočekávají.

**Dopad na životní prostředí**

Harmonizace technických požadavků na některá plavidla vnitrozemské plavby provedená směrnicí EU 2016/1629 představuje mírně pozitivní dopady na životní prostředí. Evropské normy ES-TRIN by měly být každé dva roky aktualizovány, přitom průběžné zvyšování technických požadavků, reakce na technologický vývoj a odhalování a odstraňování nedostatků v technických požadavcích by mělo vést ke zvýšení ochrany životního prostředí.

**F) Zhodnocení současného stavu a dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen**

Navrhovaná právní úprava nemá žádnou vazbu na otázky diskriminace a rovnosti mužů a žen.

## **G) Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů**

Navrhovaná úprava nepředpokládá žádné dopady ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů, protože neupravuje ani nerozšiřuje rozsah ani způsob ukládání osobních ani jiných údajů. Neupravuje ani shromažďování a zpracování těchto osobních údajů.

## **H) Zhodnocení korupčních rizik**

V zásadě jakákoliv právní regulace, tj. jakékoli ukládání povinností nebo omezování práv, a vynucování těchto pravidel orgány veřejné moci s sebou přináší potenciální korupční rizika. Proto je při jejich zhodnocení namístě zaměřit se zejména na přiměřenost navrhované právní úpravy, stejně jako jejich jednotlivých institutů, ve vztahu k jejímu účelu, tj. na otázku, zda byl z dostupných prostředků způsobilých k dosažení daného účelu zvolen ten s nejmenším korupčním potenciálem.

Ve vztahu k výše uvedenému je tedy třeba nejprve konstatovat s odkazem na část A této důvodové zprávy, že navržená právní úprava je pro dosažení sledovaných cílů nezbytná a těchto cílů není možné dosáhnout prostředky nezasahujícími do právního řádu.

Rozsah ukládaných povinností se v zásadě nemění, pouze dochází k modifikaci jejich obsahu. Přesto stávající i navrhovaný rozsah povinností odpovídá sledovanému účelu, nepředstavuje pro adresáty právní úpravy nadměrnou zátěž a nevyžaduje vynaložení nepřiměřených nákladů na přizpůsobení se novým požadavkům.

Předkladatel se snažil navrženou právní úpravu formulovat jednoznačně, protože jednoznačná právní úprava poskytuje větší míru právní jistoty a usnadňuje kontrolu nad aplikační praxí ze strany orgánů veřejné moci a tím snižuje reálný prostor pro korupci. Navržená právní úprava obsahuje jasné vymezení práv a povinností všech dotčených orgánů a osob. V rámci všech procesů jsou nastaveny standardní kontrolní mechanismy, které limitují možnosti korupce.

V dané oblasti nepředpokládá předkladatel korupci jako systémový jev. Při hodnocení korupčních rizik je nezbytné soustředit se na konkrétní aspekty příslušného rozhodovací procesu, jež jsou pro míru těchto rizik relevantní, tj. na ty, které usnadňují či ztěžují korupční jednání, popř. mají vliv na jeho odhalitelnost či nápravu jeho důsledků. Konkrétně jde zejména o vymezení subjektů s rozhodovací pravomocí (na úrovni příslušných orgánů či konkrétních úředních osob), jejich odpovědnost, kontrolovatelnost rozhodnutí, efektivitu opravných prostředků. Působnost podle zákona o vnitrozemské plavbě vykonávají plavební úřady, kterými je Státní plavební správa, vystupující v drtivé většině agendy jako prvostupňový správní orgán, a Ministerstvo dopravy, jako nadřízený správní orgán. Z povahy vedených správních řízení není předem známo, která konkrétní osoba bude jednotlivé záležitosti vyřizovat, a předkládaná rozhodnutí podléhají schválení představeným správního úřadu. Ve správních úřadech jsou také aplikována pravidla stanovená ve vnitřních protikorupčních programech, která také pozitivně přispívají k zabránění výskytu korupčního jednání.

Rovněž lze uvést, že právní předpisy trestního práva a hrozba trestní sankce je sama o sobě do značné míry odstrašující.

Navrhovaná novela nemá vliv na dostupnost informací dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.

S ohledem na shora uvedené je zřejmé, že významnost korupčních rizik navrhované právní úpravy je v zásadě nulová.

Kompetence orgánů, stejně jako opravné prostředky a kontrolní mechanismy stanoví primárně zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, přičemž předmětná vyhláška tyto otázky neupravuje.

#### **I) Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu**

Návrh nepředpokládá žádné dopady na bezpečnost nebo obranu státu.

#### **J) Zpracování hodnocení dopadů regulace RIA**

K návrhu vyhlášky se ve smyslu Plánu vyhlášek na rok 2018 s vyznačenou povinností zpracování RIA nezpracovává hodnocení dopadů regulace RIA.

## II. Zvláštní část

### **K čl. I bodu 1 [§ 1 písm. a) vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Dochází k úpravě odkazu na transponovanou směrnici.

### **K čl. I bodu 2 [§ 1 písm. a) vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Dochází k přizpůsobení užívané terminologie novele zákona o vnitrozemské plavbě a rovněž je znění přizpůsobeno změně definice malého plavidla v zákoně o vnitrozemské plavbě.

### **K čl. I bodu 3 až 7 [§ 1 písm. b), c), j), k) a l) vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Dochází k rozšíření rozsahu předmětu úpravy předpisu v souvislosti s nově zavedenými nebo reformulovanými zákonnými zmocněními. Doplněny jsou i některé předměty úpravy, které dosud v úpravě chyběly.

### **K čl. I bodu 8 [§ 1a odst. 1 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Stávající částečně duplicitní úpravu odstavců 2 a 3 se jeví jako vhodné vypustit, a to i s ohledem na nekoncepční zařazení do problematiky plavebních zón.

S ohledem na vypuštění druhého odstavce se jeví jako vhodné zařadit jako první přílohu vymezení plavebních zón. Tím dojde rovněž k větší konzistenci s druhým technickým právním předpisem, vyhláškou č. 334/2015 Sb.

### **K čl. I bodu 9 [§ 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Legislativně technická úprava nadpisu s ohledem na nové znění zákonného zmocnění.

### **K čl. I bodu 10 [§ 2 odst. 1 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

V souvislosti s nově formulovaným zmocněním pro bližší členění plavidel je změněn název paragrafu a jeho první odstavec. Stávající členění lodí zůstává zachováno, duplicitní dělení plavidel obsažené již v § 9 odst. 4 zákona o vnitrozemské plavbě bude z vyhlášky vypuštěno.

### **K čl. I bodu 11 [§ 2 odst. 3 písm. b) vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Legislativně technická úprava ustanovení. Samotný závěr, že za cestujícího se nepovažuje člen posádky plavidla, a to včetně vůdce plavidla, vyplývá nejen ze samotného pojmu cestující, ale bez interpretačních potíží jej lze vyvodit ze zákona o vnitrozemské plavbě.

### **K čl. I bodu 12 [§ 2 odst. 3 písm. d) vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

V zájmu větší konzistentnosti právních předpisů je navrženo sladit znaky převozní lodě se znaky stanovenými ve vyhlášce č. 334/2015 Sb., a to pouze s drobnými úpravami.

### **K čl. I bodu 13 a 14 [ex § 2 odst. 4 a 6 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

K zákonné definici plovoucího stroje a plovoucího tělesa není třeba již stanovovat další znaky. Stávající ustanovení vyhlášky tak pouze kopíruje ustanovení zákona, a proto se navrhuje jeho vypuštění.

### **K čl. I bodu 15**

#### **[§ 3 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Odstavec 1 představuje transpozici čl. 5 odst. 1 směrnice č. 2016/1629 a upravuje technické požadavky na harmonizovaná plavidla v zónách 2, 3 a 4. Konkrétní technické požadavky jsou pro harmonizovaná plavidla stanovena výlučným odkazem na normu ES-TRIN. Využití indikativního odkazu není možné s ohledem na nutnost transponovat řádně směrnici 2016/1629, která výlučně odkazuje pouze a výhradně na normu ES-TRIN. Rádné transpozici směrnice tedy využití indikativního odkazu brání.

Toto ustanovení obdobně jako ustanovení navazující hovoří odděleně o vodních cestách EU a vodních cestách ČR, a to z důvodu, aby bylo zřejmé, která úprava je transpoziční a netranspoziční. Přímo z jednotlivých ustanovení tak vyplývá, pro které vodní cesty je technická způsobilost schválena, tj. buď pro určité zóny vodních cest ČR nebo určité zóny vodních cest EU. Tato konstrukce je volena zejména z důvodu zvýšení právní jistoty adresátů a lepší čitelnosti právní úpravy.

Ve druhém odstavci jsou upraveny technické požadavky na převozní lodě, přičemž ustanovení odkazuje na stávající přečíslovanou přílohu č. 2 (ex příloha č. 1). Věcně tedy nedochází ke změně technických požadavků na neharmonizovaná plavidla.

Ve třetím odstavci jsou upraveny technické požadavky na plovoucí zařízení a to tak, že se s ohledem na jejich účel přiměřeně použijí technické požadavky stanovené v příloze č. 2 k této vyhlášce. Technické požadavky na zařízení a vybavení plovoucího zařízení uvedeného v předchozí větě jsou stanoveny v příloze č. 2 k této vyhlášce. Věcně tedy nedochází ke změně technických požadavků na tato plavidla.

Ve čtvrtém odstavci jsou upraveny technické požadavky na plovoucí tělesa, a to tak, že se přiměřeně použijí technické požadavky stanovené v příloze č. 2 k této vyhlášce. Věcně tedy nedochází ke změně technických požadavků na tato plavidla.

V pátém odstavci je upravena doložka uznávání v neharmonizované oblasti. Skutečnost, že se ustanovení vztahuje pouze na neharmonizovaná plavidla, vychází z návětí, které odkazuje na přílohu č. 2 – tedy technické požadavky pro neharmonizovaná plavidla.



### **[§ 3a vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Ustanovení představuje transpozici čl. 25 a 26 směrnice č. 2016/1629.

Ustanovení umožňuje využít nových technologií nebo jiných technických řešení, než těch, která jsou obsažena v normě ES-TRIN. Zejména jde o možnost efektivně reagovat na nové technologie a pokrok ve vývoji. Uvedené ustanovení má také řešit situace, kdy uplynou přechodná ustanovení stanovená v normě ES-TRIN a dodatečně bude zjištěno, že „nové“ technické požadavky jsou u „starších“ plavidel obtížně uplatnitelné nebo bude úprava pravidla představovat nepřiměřené náklady. Aplikace ustanovení je podmíněna vydáním prováděcího aktu Evropské komise.

### **K čl. I bodu 16**

### **[§ 3b vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Přehled transpozice směrnice č. 2016/1629	
§ 3b odst. 1	čl. 23 odst. 4
§ 3b odst. 2	čl. 24 odst. 1 písm. a)
§ 3b odst. 3	čl. 24 odst. 1 písm. b)
§ 3b odst. 4	čl. 24 odst. 2
§ 3b odst. 5	čl. 23 odst. 6; čl. 24 odst. 2

Ustanovení § 3b obsahuje zvláštní ustanovení k obecným technickým požadavkům stanoveným normou ES-TRIN. Jedná se o transpozici příslušných článků směrnice 2016/1629, které umožňují členským státům odchytil se v určitých případech u harmonizovaných podmínek technické způsobilosti. Jedná se zejména o případy, kdy tato pravidla následně nemohou využít benefity plynoucí ze směrnice, tedy zejména jejich osvědčení je vydáno pouze na vodní cesty ČR a není v zahraničí uznáno. Koncepce jednotlivých ustanovení je taková, že stanovují přípustné odchylky od normy ES-TRIN, tj. zpravidla stanovují méně přísné hodnoty určitých parametrů.

V odstavci jedna je upravena možnost snížit požadavky stanovené normou ES-TRIN v zóně 3 anebo v zóně 4 vodních cest ČR posoudí plavební úřad technickou způsobilost tohoto pravidla podle normy ES-TRIN s odchylkami uvedenými v příloze č. 3 k této vyhlášce. Česká republika využila již možnosti směrnice 2006/87/ES a vyjednala si pro zóny 3 a 4 určité výjimky, nyní dochází k zavedení těchto výjimek do právního řádu. Odchylky od obecné úpravy stanovené v normě ES-TRIN jsou stanoveny v příloze vyhlášky.

V odstavci dvě je realizováno ustanovení směrnice umožňující stanovit odchylky od normy ES-TRIN pro pravidla postavená před rokem 1950 a provozovaná výlučně v ČR,

- ☼ jejichž nosnost nepřekračuje 350 tun, nebo

- ✿ nejsou určena pro přepravu nákladu a jejich největší přípustný výtlač je menší než 100 m<sup>3</sup>.

Odchytky od obecné úpravy stanovené v normě ES-TRIN jsou stanoveny v příloze vyhlášky.

V odstavci tři je realizováno ustanovení směrnice umožňující stanovit odchytky od normy ES-TRIN na nenapojených vodních cestách ČR. Odchytky od obecné úpravy stanovené ve normy ES-TRIN jsou stanoveny v příloze vyhlášky.

V odstavci čtyři je realizováno ustanovení směrnice, které umožňuje stanovit snížené požadavky na plavidla, která provozují pouze omezené plavby místního významu. Odchytky od obecné úpravy stanovené v normě ES-TRIN jsou stanoveny v příloze vyhlášky.

V odstavci pět je úprava zápisu některých údajů do osvědčení v souvislosti s ověřením technické způsobilosti s některými úpravami stanovenými v odstavcích 1 až 4, jedná se zejména o územní rozsah platnosti osvědčení a informaci o uplatnění snížených technických požadavků.

### **[§ 3c vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Transpozice čl. 6 odst. 7 směrnice č. 2016/1629.

Uvedené ustanovení umožňuje na základě žádosti vlastníka nebo provozovatele plavidla posoudit neharmonizovaná plavidla podléhající vyhlášce č. 223/1995 Sb. podle harmonizovaných technických požadavků normy ES-TRIN a vydat osvědčení EU.

### **K čl. I bodu 17 [§ 4 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Stávající ustanovení se navrhuje nahradit dvěma novými odstavci, z nichž první odstavec bude nahrazovat stávající vymezení plavidel, která podléhají ověřování technické způsobilosti odbornou komisí ustavenou plavebním úřadem. Druhý odstavec bude oproti stávající právní úpravě v § 4b odst. 2 precizněji provádět ustanovení § 10 odst. 4 zákona o vnitrozemské plavbě.

Ač každý z odstavců provádí jiné ustanovení zákona o vnitrozemské plavbě, věcně spolu souvisí.

### **K čl. I bodu 18 a 19 [§ 4a vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Je třeba zrušit stávající skupinový nadpis a nahradit jej nadpisem paragrafu.

### **K čl. I bodu 20, 22 a 26 [§ 4a a 4b vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Nově tak bude členem odborné komise i odborník na tradiční plavidla vymezená normou ES-TRIN, přičemž jsou na něj kladeny nezbytné odborné požadavky a jeho posudek bude nezbytným podkladem pro ověření technické způsobilosti tradičního plavidla vymezeného normou ES-TRIN.

Úpravu v oblasti tradičních plavidel obsahuje nová ES-TRIN 2017/1.

**K čl. I bodu 21, 23, 24 a 24 [§ 4a a 4b odst. 1 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Formální a legislativně technické úpravy.

**K čl. I bodu 27 a 28 [§ 4b odst. 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

S ohledem na novou strukturu § 4 je třeba doplnit upřesnění stávajícího odkazu na toto ustanovení.

**K čl. I bodu 29 [§ 4b odst. 3 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

V souvislosti se změnou struktury některých ustanovení dochází k přesunu stávajícího ustanovení do § 4b odst. 3.

**K čl. I bodu 30 [ex § 4b odst. 4 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Navrhuje se vypuštění celého ustanovení s ohledem na skutečnost, že některé otázky mají být řešeny na úrovni zákona nebo již nejsou relevantní.

**K čl. I bodu 31 [§ 4c vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Legislativně technická úprava.

**K čl. I bodu 32 [§ 4c odst. 1 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Transpozice čl. 5 odst. 1 směrnice č. 2016/1629. Přesun a úprava stávajícího ustanovení do navrženého § 4c odst. 1.

**K čl. I bodu 33 až 36 [§ 4c odst. 2 a 3 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Legislativně technické úpravy související s přesunem některých věcných problematik do jiných ustanovení. Provedeny pouze drobné úpravy a doplnění.

**K čl. I bodu 37 [§ 4c odst. 4 a 5 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Jedná se v zásadě o přesun stávajícího ustanovení na nové místo.

V případě postupu při provádění technické prohlídky je třeba odkázat u harmonizovaných plavidel na příslušnou evropskou normu. U neharmonizovaných plavidel se jeví jako nejvhodnější přiměřené použití ustanovení normy.

### **K čl. I bodu 38 [§ 4d vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Vypouštěné ustanovení § 4d odst. 1 je v současné době obsaženo v návrhu novely zákona o vnitrozemské plavbě, a to konkrétně v poslední větě nově navrženého znění § 10 odst. 4 zákona o vnitrozemské plavbě. Vypouštěné ustanovení § 4d odst. 2 je přesunuto do jiného ustanovení vyhlášky.

Na základě nově zařazeného zákonného zmocnění se stanovena doba, po jejímž uplynutí se neuzná technická prohlídka provedená v jiném členském státě. Pětiletá lhůta je více než dostatečná a odpovídá spodní hranici doby platnosti osvědčení stanovené v zákoně.

### **K čl. I bodu 39 [§ 4e vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Transpozice čl. 5 odst. 1 směrnice č. 2016/1629.

Navržené ustanovení provádí dvě nová zákonná zmocňovací ustanovení ke stanovení postupu při provádění pravidelných technických prohlídek a prohlídek navazujících na úpravu nebo opravu plavidla.

Při provádění pravidelné technické prohlídky a technické prohlídky navazující na úpravu nebo opravu plavidla se postupuje obdobně jako při provádění technické prohlídky za účelem schválení technické způsobilosti.

Pravidelná technická prohlídka se provádí v plném rozsahu, tj. kontroluje se splnění všech podmínek technické způsobilosti. Což odpovídá povaze této prohlídky, kdy má být zjištěno, jestli plavidlo v plném rozsahu splňuje stanovené technické požadavky tak, aby mu mohlo být prodlouženo lodní osvědčení o pět nebo deset let.

Prohlídka navazující na úpravu a opravu plavidla se provádí v rozsahu provedených úprav a oprav plavidla. Prohlídka probíhá také v rozsahu vlastností plavidla, které mohou být úpravou nebo opravou dotčeny. Pokud při provádění této technické prohlídky vznikne pochybnost, zda plavidlo některé další podmínky technické způsobilosti, ověří se i jejich splnění.

V odstavci osm je provedeno zákonného zmocnění ke stanovení zvláštních vlastností plavidla, a to odkazem na normu ES-TRIN.

### **K čl. I bodu 40 až 42 [§ 5 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

V souvislosti se změnami § 2 odst. 1 je třeba upravit odkaz na toto ustanovení a nahradit jej věcným vymezením, kdy cejchování budou podléhat všechny lodě a plovoucí stroje.

V souvislosti s přečíslováním příloh a uvedeném nových příloh je třeba patřičně upravit i odkaz na řád pro cejchování lodí vnitrozemské plavby.

## **K čl. I bodu 43**

### **[§ 6 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Transpozice čl. 7 směrnice č. 2016/1629.

Navrhuje se zpřesnění stávajícího ustanovení a větší provázanost s obdobným ustanovením ve vyhlášce č. 334/2015 Sb.

### **[§ 7 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Transpozice čl. 6 odst. 2, čl. 8 odst. 2, čl. 9 odst. 2, čl. 10 a přílohy č. II směrnice č. 2016/1629. Z netranspoziční úpravy je zásadní doba platnosti plovoucích zařízení, u nichž se předpokládá dlouhodobější přítomnost osob, např. botely, plovoucí restaurace, prodejny, galerie, plovárny...

V odstavcích 1 až 2 se v souladu se směrnicí a zákonem navrhuje stanovit dobu platnosti osvědčení.

V odstavcích 3 až 6 jsou upraveny vzory jednotlivých osvědčení.

## **K čl. I bodu 44 [§ 8 odst. 1 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Stávající kombinaci pozitivního vymezení odkazem na § 2 odst. 1 a negativního výčtu uvedeného v § 8 odst. 1 se navrhuje nahradit pouze pozitivním výčtem. Základním důvodem je zejména reformulace § 2 odst. 1 a nemožnost jej tedy v předmětném ustanovení využít jako odkaz. Úprava také zajistí větší přehlednost a jasnost právní úpravy. Věcný rozsah vymezení plavidel však zůstává stejný.

## **K čl. I bodu 45 [§ 13a vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Předně je třeba konstatovat, že technické požadavky na plavidla podléhající této vyhlášce jsou harmonizovány v normě ES-TRIN, a to s výjimkou převozních lodí, plovoucích těles a plovoucích zařízení.

K plavidlům, u nichž nejsou technické požadavky harmonizovány, je třeba uvést, že plovoucí tělesa a plovoucí zařízení zpravidla nemají žádné motory a převozní lodě zase zpravidla nejsou provozována Státní plavební správou, Hasičským záchranným sborem, ozbrojenými silami, bezpečnostními sbory, obecní policií ani správci vodních toků.

K plavidlům, u nichž jsou technické požadavky harmonizovány, je třeba uvést, že směrnice 2016/1629 umožňuje výjimky pouze pro plavidla ozbrojených sil, která podle českého právního řádu spadají pod zákon č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách České republiky a mají vlastní úpravu technických požadavků, byť v jejím rámci činí odkaz na obecnou úpravu zákona o vnitrozemské plavbě a jeho prováděcích právních předpisů.

Uvedené ustanovení je tedy bezpředmětné, případně potenciálně v rozporu s právem EU.

#### **K čl. I bodu 46 [nová příloha č. 1 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Vymezení plavebních zón vodních cest je v současné době provedeno v příloze 2. Nicméně s ohledem na změny v těle vyhlášky a s ohledem na logickou posloupnost příloh se jeví jako vhodné vymezení plavebních zón provést v příloze č. 1.

#### **K čl. I bodu 47 [příloha č. 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

V souvislosti se změnou působnosti přílohy č. 2 dochází k její částečné revizi, která na změnu působnosti reaguje. Návrh přitom nestanovuje žádné nové technické požadavky a některé technické požadavky dokonce snižuje. Notifikace národního technického předpisu ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti, tedy není nutná.

#### **K čl. I bodu 48 [příloha č. 3 a 4 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

V návaznosti na navržený § 3b jsou stanoveny v souladu se směrnicí snížené technické požadavky v plavební zóně 3 a 4 České republiky a pro plavidla provozovaná na izolovaných vodních cestách.

#### **K čl. I bodu 49 [příloha č. 5 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

V návaznosti na navržený § 3b jsou stanoveny v souladu se směrnicí snížené technické požadavky pro některá plavidla a pro plavidla určená k provozování omezených plaveb místního významu.

#### **K čl. I bodu 50 [příloha č. 9 až 12 vyhlášky č. 223/1995 Sb.]**

Vkládají se nové aktualizované vzory osvědčení.

#### **K čl. II [Přechodné ustanovení]**

Jedná se o ustanovení transponující čl. 29 směrnice (EU) 2016/1629, které stanovuje, že plavidla vyňatá z působnosti směrnice 82/714/EHS a podléhající této směrnici nemusí splňovat v plném rozsahu veškeré technické požadavky.

Směrnicí přitom nepodléhala s ohledem na účinnost směrnice 82/714/EHS a směrnice 2006/87/ES plavidla jejichž stavba započala před účinností směrnice 82/714/EHS a nebo byla dokončena před skončením platnosti této směrnice.

### **K čl. III [Účinnost]**

S ohledem na skutečnost, že návrh novely zákona o vnitrozemské plavbě (sněmovní tisk 195) nenabyl účinnosti v transpoziční lhůtě a jeho účinnost tedy bude stanovena patnáctým dnem po vyhlášení ve Sbírce zákonů, je navržena stejná doba nabytí účinnosti, jako bude u novely zákona, přičemž předkladatel se pokusí zajistit, aby novela zákona i novela vyhlášky byly buď vyhlášeny ve stejné částce, nebo aby jejich částky byly rozeslány alespoň ve stejný den.