



V Praze dne 15. června 2012
Č.j.: 586/12

Stanovisko komise pro hodnocení dopadů regulace

k návrhu

zákona, kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě

I. Úvod:

Důvodová zpráva k návrhu novely zákona o vnitrozemské plavbě je předložena ve tvaru, který již obsahuje strukturu podle standardů RIA, včetně nabídnutých variant řešení a analýzy dopadů pro potřeby výběru variant.

Věcný obsah předloženého návrhu se zaměřuje na přizpůsobení právní úpravy novým společenským potřebám a přináší:

- novou, ucelenější právní úpravu provozování přístavů, přístavišť, překladišť, vývazišť a kotvišť,
- komplexní právní úpravu pravidel plavebního provozu na vnitrozemských vodních cestách ČR (s touto právní úpravou souvisí i zamýšlené odstranění dvoukolejnosti pravidel plavebního provozu vypuštěním některých ustanovení z vyhlášky č. 241/2002 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, ve znění pozdějších předpisů),
- novou a podrobnější právní úpravu technických prohlídek plavidel a pověřování fyzických a právnických osob jejich prováděním,
- novou právní úpravu vymezení vodní plochy pro plutí malých plavidel a vodní lyžování,
- novou možnost pověřování fyzických nebo právnických osob ověřováním praktických dovedností při vedení malého plavidla a
- novou právní úpravu půjčoven malých plavidel.

II. Připomínky a návrhy změn:

Autoři návrhu uvádějí pro některá dílčí ustanovení pouze dvě varianty – nulovou a doporučenou. Je to v případech, kdy by se jako další variantní řešení nabízela pouze účelově, uměle vykonstruovaná pro formální naplnění procedury RIA. Takže navrhovatelé, vedle nulové varianty, uvádějí v řadě případů navrhované legislativní opatření jako variantu 1. To se týká například legislativních opatření v oblasti provozování přístavů. Ministerstvo dopravy po vyhodnocení nákladů a přínosů jednotlivých variant přistoupilo obecně k realizaci varianty 1. V oblasti spolupráce provozovatele pozemní části přístavu a správce vodní cesty byla vybrána varianta 1b, neboť poskytuje prakticky stejné výhody jako varianta 1a při nižších rizicích. V oblasti ukončování provozování přístavu byla vybrána varianta 1d, která přináší výhody širšímu okruhu adresátů a zároveň umožňuje racionálním způsobem spravovat a rozvíjet vodní dopravu. Tato varianta přitom oproti současnému stavu přináší výhody i provozovatelům veřejných přístavů, neboť v určitých případech umožňuje provozování přístavu ukončit. V oblasti správy vodní části přístavu byla i na základě výsledků meziresortního připomínkového řízení vybrána varianta 1f. Tato varianta respektuje zvýšený veřejný zájem na provozování veřejných přístavů a klade větší důraz na podnikatelské záměry u neveřejných přístavů. Dle informací Ministerstva dopravy návrh nevybočuje ze stávající praxe, avšak toto tvrzení je nutno doložit závěry z projednání s příslušnými asociacemi a dotčenými skupinami. Ke shora uvedeným navrženým řešením by měl navrhovatel uvést i odhady makroekonomických dopadů do oblasti podnikání v dopravě ve srovnání s jinými druhy dopravy.

V oblasti provádění technických prohlídek po vyhodnocení nákladů a přínosů jednotlivých variant přistoupilo Ministerstvo dopravy k realizaci varianty 1. Tato varianta má stejné výhody jako varianta 2, zároveň obsahuje pojistku proti zhroucení schvalování technické způsobilosti v případě nezájmu soukromých subjektů o provádění technických prohlídek v určitém segmentu plavidel. **Návrh je však potřeba doplnit o konkrétní podmínky nezávislosti a požadované kompetence soukromých subjektů pověřených schvalováním technické způsobilosti.**

Zásadní připomínka:

Ukončování provozování pozemní části přístavu

Varianta 1d

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 b/ 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*

III. Závěr:

Komise konstatuje, že předložený návrh relevantně vychází ze standardů RIA. Dle shora uvedených připomínek je však potřeba hodnocení impaktů doplnit.

Komise RIA pozitivně hodnotí, že předkládaná novela zákona o vnitrozemské plavbě předpokládá, kromě změn v samotném zákoně č. 114/1995 Sb., také související změny ve vyhlášce č. 222/1995 Sb.

Komise požaduje, aby byl, vzhledem k nové právní úpravě pravidel plavebního provozu, kde se počítá s vydáním nové vyhlášky obsahující podrobnosti související s pravidly plavebního provozu, předložen současně alespoň rámcový koncept této vyhlášky.

Komise RIA doporučuje, po zapracování připomínek, návrh k projednání Vládou ČR.

Vypracoval: Prof. Ing. Petr Moos, CSc.

Prof. Ing. Michal Mejstřík, CSc.
předseda komise