

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA Z HODNOCENÍ DOPADŮ REGULACE

1. Důvod předložení a cíle

1.1 Název

Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 334/2015 Sb., o vedení rejstříku malých plavidel a technické způsobilosti malých plavidel, převozních lodí a plovoucích zařízení k provozu na vodních cestách

1.2 Definice problému

Dne 1. ledna 2016 nabyla účinnosti vyhláška č. 334/2015 Sb., o vedení rejstříku malých plavidel a technické způsobilosti malých plavidel, převozních lodí a plovoucích zařízení k provozu na vodních cestách (dále jen „vyhláška č. 334/2015 Sb.“). Nabytím účinnosti této vyhlášky došlo ke koncepční změně v oblasti stanovení technických požadavků na plavidla, kdy podle předchozí právní úpravy byla všechna plavidla upravena ve vyhlášce č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, ve znění do 31. 12. 2015. Od 1. 1. 2016 mají malá plavidla, převozní lodě a plovoucí zařízení samostatnou úpravu v již zmíněné vyhlášce č. 334/2015 Sb. a ostatní plavidla zůstala upravena ve vyhlášce č. 223/1995 Sb.

Návrh samotné vyhlášky č. 334/2015 Sb. podléhal notifikaci Evropské komisi ve smyslu směrnice 98/34/ES (resp. směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti“). Evropská komise využila svého práva a k návrhu původní vyhlášky zaslala podrobné stanovisko, kterým byla ČR v souladu s článkem 9 odstavcem 2 druhou odrážkou vyzvána k objasnění některých otázek týkajících se oznámeného návrhu vyhlášky č. 334/2015 Sb. Zejména se jednalo o vztah malých plavidel a rekreačních plavidel a otázky spojené s prvotní a pravidelnou prohlídkou rekreačních plavidel a vodních skútrů. Námitky směřovaly rovněž k příloze 2 návrhu vyhlášky č. 334/2015 Sb., kde se dle Evropské komise objevovaly technické požadavky, které šly nad rámec směrnice. Posledním bodem, který Evropská komise ve svém podrobném stanovisku vznáší, je absence klauzule vzájemného uznávání.

Předkladatel tedy návrh vyhlášky č. 334/2015 Sb. upravil a v případě klauzule vzájemného uznávání odkázal na ustanovení § 10 odst. 5 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, kde je Evropskou komisí požadovaná úprava klauzule vzájemného uznávání v českém právním řádu obsažena formou uznání prohlídek vykonaných v jiném členském státě. Evropská komise byla o provedených úpravách a odkazech na transpozici obsaženou již v zákoně o vnitrozemské plavbě informována ve Vyjádření České republiky k podrobnému stanovisku Evropské komise č. 2015/0198/CZ. Přes snahu předkladatele, aby byla vydaná vyhláška č. 334/2015 Sb. plně v souladu s právem EU, zaslala Evropská komise v prosinci roku 2015 ještě reakci na odpověď České republiky k podrobnému stanovisku s tím, že stále považuje některá ustanovení návrhu vyhlášky

č. 334/2015 Sb. za nesouladná se směrnicí. S ohledem na nutnost přijmout návrh vyhlášky s účinností od 1. 1. 2016 byla vyhláška již publikována ve Sbírce zákonů.

Některé technické požadavky v neharmonizované oblasti se ukázaly jako příliš přísné.

Je třeba provést transpozici směrnice (EU) 2016/1629.

1.3 Popis existujícího právního stavu v dané oblasti

Stávající právní úpravu představuje vyhláška č. 334/2015 Sb., o vedení rejstříku malých plavidel a technické způsobilosti malých plavidel, převozních lodí a plovoucích zařízení k provozu na vodních cestách. Tato vyhláška stanovuje způsob vedení evidence malých plavidel v rejstříku malých plavidel; požadavky na technickou způsobilost malých plavidel a dále plavidel, která nejsou malými plavidly, ale svými rozměry jsou s malými plavidly srovnatelná; postup při provádění technické prohlídky a její organizační zabezpečení; a další.

Na plavidla jiná než malá mimo převozních lodí a plovoucích zařízení se vztahuje vyhláška č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 223/1995 Sb.“).

Pro oblast technické způsobilosti malých plavidel a jejich technických prohlídek má význam také zákon č. 90/2016 Sb., o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh a nařízení vlády č. 96/2016 Sb., o rekreačních plavidlech a vodních skútrech. Oba tyto předpisy transponují směrnici Evropského parlamentu a Rady 2013/53/EU ze dne 20. listopadu 2013 o rekreačních plavidlech a vodních skútrech a o zrušení směrnice 94/25/ES.

Vyhláška č. 334/2015 Sb. upravuje, kromě jiného, rozsah technických prohlídek plavidel, na které se vztahuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/53/EU o rekreačních plavidlech a vodních skútrech a o zrušení směrnice 94/25/ES. Přes snahu předkladatele, aby byla vydaná vyhláška č. 334/2015 Sb. plně v souladu s právem EU, zaslala Evropská komise v prosinci roku 2015 ještě reakci na odpověď České republiky k podrobnému stanovisku s tím, že stále považuje některá ustanovení návrhu vyhlášky č. 334/2015 Sb. za nesouladná se směrnicí. V aktuálním textu absentuje speciální úprava pro závodní plavidla, která byla v původním legislativním návrhu obsažena formou výjimky z vyhlášky, což bylo shledáno jako nesouladné se zákonným zmocněním. Nová koncepce úpravy závodních plavidel bude zapracována v novelizovaném ustanovení § 5 odst. 4 vyhlášky, kdy se zakotvená úprava výjimky z některých požadavků přílohy č. 2 bude vztahovat též na plavidla určená výhradně pro závodění. Důvodem je skutečnost, že technické požadavky na závodní plavidla stanovené mezinárodními sportovními organizacemi se někdy nemusí přesně shodovat s požadavky stanovenými ve vyhlášce č. 334/2015 Sb. a přitom neohrožují zdraví a život osob, majetek nebo životní prostředí.

Součástí vyhlášky je rovněž rozsáhlá příloha č. 2, která obsahuje podrobnější úpravu základních požadavků na způsobilost plavidla pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví osob, majetku a životního prostředí.

Stávající právní úprava vyhlášky č. 334/2015 Sb. nereflektuje příslušná ustanovení směrnice (EU) 2016/1629, která je třeba transponovat.

1.4 Identifikace dotčených subjektů

Nepředpokládá se významný vliv na podnikatelské prostředí. Většina hospodářských subjektů uvádí a dodává na trh hlavně rekreační plavidla a vodní skútry, na které se vztahují harmonizační předpisy EU. Implementací harmonizačních předpisů EU je v České republice zákon č. 90/2016 Sb. o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh (dále „zákon o výrobcích“) a na něj navazující nařízení vlády č. 96/2016 Sb., o rekreačních plavidlech a vodních skútrech (dále „nařízení vlády č. 96/2016 Sb.“). Po přijetí navržené novely se ustanovení vyhlášky č. 334/2015 Sb. budou vztahovat zejména na plavidla nepodléhající harmonizačním předpisům EU. V případě plavidel spadajících do působnosti směrnice 2013/53/EU, resp. nařízení vlády č. 96/2016 Sb. se při schválení způsobilosti bude vycházet z prohlášení o shodě vystaveného výrobcem. Při technické prohlídce již provozovaného plavidla bude posuzována shoda s příslušným harmonizačním předpisem podle doby uvedení plavidla do provozu.

Uživatelů plavidel se nově navržená právní úprava dotkne v minimální míře. Spíše lze předpokládat jednodušší orientaci ve stanovených požadavcích. Úprava nezavádí žádné nové požadavky, některé naopak proti stávajícímu znění redukuje. Je upravena délka přechodného období pro úpravu některých zařízení na stávajících plavidlech k dosažení souladu se stanovenými požadavky.

Státní plavební správa bude nadále vykonávat činnosti související s evidencí malých plavidel a schvalováním jejich způsobilosti jako dosud.

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

1.4.1 Vlastníci – provozovatelé plavidel

Navržená právní úprava se uvedených subjektů dotkne pozitivně, kdy se kromě jiného předpokládá jednodušší orientace ve stanovených požadavcích. Úprava nezavádí žádné nové požadavky, tyto naopak proti stávajícímu znění redukuje. Je upravena délka přechodného období pro úpravu některých zařízení na stávajících plavidlech k dosažení souladu se stanovenými požadavky. Rovněž je pro závodní plavidla zapracována výjimka z některých technických požadavků stanovených v příloze č. 2.

Mělo by také dojít k prodloužení doby platnosti osvědčení o jeden rok.

1.4.2 Orgány státní správy

Kromě Ministerstva dopravy, jako ústředního orgánu státní správy pro oblast plavby, se návrh primárně dotýká činnosti Státní plavební správy jako orgánu podřízeného Ministerstvu dopravy, který ve smyslu zákona o vnitrozemské plavbě schvaluje technickou způsobilost plavidel, provádí technickou prohlídku plavidla a kontroluje splnění požadavků na technickou způsobilost plavidla stanovenou vyhláškou č. 334/2015 Sb. Schválí-li Státní plavební správa technickou způsobilost plavidla, vydá loďní osvědčení.

1.4.3 Orgány dozoru

Dozorovými orgány jsou v souladu s ustanovením § 42 odst. 1 zákona o vnitrozemské plavbě Státní plavební správa a Ministerstvo dopravy.

1.5 Popis cílového stavu

V textu vlastní vyhlášky č. 334/2015 Sb. jsou novelou upravena některá ustanovení. Týká se to například korektury znění § 2 odst. 1. V § 5 odst. 4 je zapracována možnost uplatnění uvedené výjimky též pro plavidla určená výhradně pro závodění. Důvodem je skutečnost, že technické požadavky na závodní plavidla stanovené mezinárodními sportovními organizacemi se někdy nemusí přesně shodovat s požadavky stanovenými ve vyhlášce č. 334/2015 Sb. a přitom neohrožují zdraví nebo život osob, majetek nebo životní prostředí. V souvislosti s koncepční změnou zákona o vnitrozemské plavbě je zcela nově upravena problematika doby platnosti osvědčení. K další změně dochází v § 16 odst. 2, kde se vypouští ustanovení o hmotnosti plavidla, protože z praxe vyplynulo, že pro stanovení vícečlenné posádky na plavidle je významnější délka plavidla než jeho hmotnost. V návaznosti na to se také upravuje mezní plocha plachet. V § 16 odst. 4 je nově stanovena přechodná doba pro uvedení některých zařízení na stávajících plavidlech do souladu se stanovenými požadavky.

Součástí vyhlášky je rovněž rozsáhlá příloha č. 2, která obsahuje podrobnější úpravu základních požadavků na způsobilost plavidla pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví osob, majetku a životního prostředí.

Cílový stav má zajišťovat vysokou míru ochrany chráněných zájmů jakými jsou např. plavební bezpečnost, ochrana života a zdraví, ochrana životního prostředí atd. a přitom nemá představovat zbytečné neproporcionální a neúměrné zatížení vlastníků, provozovatelů a výrobců plavidel. K dosažení cílového stavu předkládaná úprava přispívá.

Hlavním cílem je v této fázi hlavně transponovat směrnici (EU) 2016/1629.

1.6 Zhodnocení rizika

Nepřijetím změny právní úpravy se Česká republika vystavuje riziku zahájení řízení o porušení povinnosti vyplývající ze Smluv podle článku 258 Smlouvy o fungování Evropské unie ze strany Evropské komise. Kromě tohoto nejzávažnějšího rizika můžeme hovořit o riziku spočívajícím v přetrvávajícím nevyhovujícím stavu, kdy jsou některé technické požadavky na plavidla a jejich vybavení výstrojí neúměrně přísná, neproporcionální ve vztahu k účelu a charakteru některých plavidel.

2. Návrh variant řešení

2.1 Varianta 0

Varianta 0, tj. nulová varianta, znamená neprovedení žádných legislativních změn. Nebude přijata žádná novela vyhlášky č. 334/2015 Sb., která by neprovedla transpozici směrnice (EU) 2016/1629, neodstranila nesoulad s právem EU ani neřešila stávající nepřesnosti či nedokonalosti právní úpravy.

2.2 Varianta I

Varianta I představuje změnu právní úpravy pouze v rozsahu, kde je ze strany Evropské komise spatřován nesoulad s právem EU, konkrétně se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2013/53/EU ze dne 20. listopadu 2013 o rekreačních plavidlech a vodních

skůtrech a o zrušení směrnice 94/25/ES, která je transponována do českého právního řádu zákonem č. 90/2016 Sb., o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh a nařízením vlády č. 96/2016 Sb., o rekreačních plavidlech a vodních skůtrech.

2.3 Varianta II

Varianta II v sobě kromě úprav a změn zahrnutých ve variantě I obsahuje další změny, které si vyžádala aplikace vyhlášky. Navržené změny vycházejí primárně z praxe a činnosti příslušných správních orgánů, které právní předpis každodenně aplikují, a v potaz byly brány i některé návrhy české plavební veřejnosti, vznesené prostřednictvím příslušných svazů a spolků. Zároveň budou odstraněny některé legislativně technické nedostatky, které se při přípravě původní vyhlášky nepodařilo v průběhu legislativního procesu eliminovat.

2.4 Varianta III

Varianta III v sobě zahrnuje pouze transpozici směrnice (EU) 2016/1629.

2.5 Varianta IV

Varianta IV v sobě zahrnuje transpozici směrnice (EU) 2016/1629 a další zněny, které si vyžádala aplikace vyhlášky. Navržené změny vycházejí primárně z praxe a činnosti příslušných správních orgánů, které právní předpis každodenně aplikují, a v potaz byly brány i některé návrhy české plavební veřejnosti, vznesené prostřednictvím příslušných svazů a spolků. Zároveň budou odstraněny některé legislativně technické nedostatky, které se při přípravě původní vyhlášky nepodařilo v průběhu legislativního procesu eliminovat.

2.6 Varianta V

Varianta V v sobě zahrnuje transpozici směrnice (EU) 2016/1629, reakci na připomínky komise a další zněny, které si vyžádala aplikace vyhlášky. Navržené změny vycházejí primárně z praxe a činnosti příslušných správních orgánů, které právní předpis každodenně aplikují, a v potaz byly brány i některé návrhy české plavební veřejnosti, vznesené prostřednictvím příslušných svazů a spolků. Zároveň budou odstraněny některé legislativně technické nedostatky, které se při přípravě původní vyhlášky nepodařilo v průběhu legislativního procesu eliminovat.

3. Vyhodnocení nákladů a přínosů

3.1 Identifikace nákladů a přínosů

V rámci posuzování navržených variant byly identifikovány náklady a přínosy (viz tabulka níže).

Tabulka nákladů a přínosů variant

Varianty		Dotčené subjekty		
		Vlastníci - provozovatelé plavidel	Orgány státní správy	Orgány dozoru
0	Přínosy	---	<ul style="list-style-type: none"> • stabilita právního řádu 	---
	Náklady	<ul style="list-style-type: none"> • nemožnost některých stávajících plavidel splnit podmínky technické způsobilosti v důsledku technických požadavků na plavidla či požadavků na výstroj plavidla, které jsou zbytečně zatěžující či neproporcionální • nesoulad s právem EU 	<ul style="list-style-type: none"> • nesoulad s právem EU • vysoké riziko zahájení řízení o porušení povinnosti členského státu vyplývající ze SEU a SFEU nevyhovující právní stav z pohledu praxe 	<ul style="list-style-type: none"> • nevyhovující právní stav z pohledu správní praxe
I	Přínosy	---	<ul style="list-style-type: none"> • zajištění částečného souladu s právem EU 	---
	Náklady	---	<ul style="list-style-type: none"> • potřeba legislativní úpravy nové vyhlášky 	<ul style="list-style-type: none"> • nevyhovující právní stav z pohledu správní praxe
II	Přínosy	<ul style="list-style-type: none"> • úprava či vypuštění některých technických požadavků na plavidla či požadavků na výstroj plavidla, které jsou pro provozovatele plavidla zbytečně zatěžující či neproporcionální 	<ul style="list-style-type: none"> • zajištění částečného souladu s právem EU • úprava či vypuštění některých technických požadavků na plavidla či požadavků na výstroj plavidla, které jsou pro provozovatele plavidla zbytečně zatěžující či neproporcionální 	<ul style="list-style-type: none"> • odstranění nevyhovujícího právního stavu z pohledu správní praxe
	Náklady	---	<ul style="list-style-type: none"> • potřeba legislativní úpravy nové vyhlášky 	---

III	Přínosy	<ul style="list-style-type: none"> možnost vydání osvědčení EU 	<ul style="list-style-type: none"> zajištění částečného souladu s právem EU 	---
	Náklady	---	<ul style="list-style-type: none"> nízké riziko zahájení řízení o porušení povinnosti členského státu vyplývající ze SEU a SFEU nevyhovující právní stav z pohledu praxe 	<ul style="list-style-type: none"> nevyhovující právní stav z pohledu správní praxe
IV	Přínosy	<ul style="list-style-type: none"> úprava či vypuštění některých technických požadavků na plavidla či požadavků na výstroj plavidla, které jsou pro provozovatele plavidla zbytečně zatěžující či neproporcionální 	<ul style="list-style-type: none"> zajištění částečného souladu s právem EU úprava či vypuštění některých technických požadavků na plavidla či požadavků na výstroj plavidla, které jsou pro provozovatele plavidla zbytečně zatěžující či neproporcionální 	<ul style="list-style-type: none"> odstranění nevyhovujícího právního stavu z pohledu správní praxe
	Náklady	<ul style="list-style-type: none"> prozatímní nedořešení problémů vytýkaných komisí 	<ul style="list-style-type: none"> nízké riziko zahájení řízení o porušení povinnosti členského státu vyplývající ze SEU a SFEU nevyhovující právní stav z pohledu praxe potřeba legislativní úpravy nové vyhlášky 	---
V	Přínosy	<ul style="list-style-type: none"> úprava či vypuštění některých technických požadavků na plavidla či požadavků na výstroj plavidla, které jsou pro provozovatele plavidla zbytečně zatěžující či neproporcionální 	<ul style="list-style-type: none"> zajištění souladu s právem EU úprava či vypuštění některých technických požadavků na plavidla či požadavků na výstroj plavidla, které jsou pro provozovatele plavidla zbytečně zatěžující či neproporcionální 	<ul style="list-style-type: none"> odstranění nevyhovujícího právního stavu z pohledu správní praxe
	Náklady	---	---	---

3.2 Náklady

Náklady jednotlivých variant lze charakterizovat následovně:

3.2.1 Nemožnost některých stávajících plavidel splnit podmínky technické způsobilosti v důsledku technických požadavků na plavidla či požadavků na výstroj plavidla, které jsou zbytečně zatěžující či neproporcionální (*varianta 0, I a III*)

Některé technické požadavky stanovené v příloze č. 2 vyhlášky se ukázaly jako příliš striktní, neproporcionální nebo nevhodně formulované. V praxi to znamená, že některá plavidla uvedené požadavky nesplňují a nemůže být schválena jejich technická způsobilost. Zároveň bylo vyhodnoceno, že vypuštění či modifikace zmíněných požadavků nepředstavuje ohrožení bezpečnosti pro posádku, osoby na palubě ani plavební provoz.

Nákladem variant 0, I a III tedy je přetrvávající nevyhovující stav spočívající v zachování požadavků, které byly vyhodnoceny jako nepřiměřeně striktní, neproporcionální nebo zbytečně konkrétní v právním řádu, a tím znemožňují schválení technické způsobilosti takových plavidel.

Kromě tohoto rizika můžeme hovořit o riziku, kdy jsou některé technické požadavky na plavidla a jejich vybavení výstrojí neúměrně přísná, neproporcionální ve vztahu k účelu a charakteru některých plavidel.

3.2.2 Nesoulad s právem EU a riziko zahájení řízení o porušení povinnosti členského státu vyplývající ze SEU a SFEU (*varianta 0, I, II, III a IV*)

Nepřijetí žádné změny právní úpravy, které předpokládá varianta 0, zachová Evropskou komisí vytýkaný nesoulad s právem EU.

Tento nesoulad má i svůj praktický dopad na vlastníky a provozovatele pravidla, kdy může zapříčinit komplikace při pravidelných technických prohlídkách rekreačních plavidel, vodních skútrů a dalších výroků podléhajících nařízení vlády o rekreačních plavidlech a vodních skútrech.

U variant I, II, III a IV není zajištěn plný soulad s právem EU. Nicméně u variant III a IV je zajištěna transpozice směrnice (EU) 2016/1629, jejíž transpozice bude ze strany EU sledována.

Nesoulad s právem EU rovněž ohrožuje v oblasti vnitrozemské plavby postavení České republiky na evropské úrovni.

Česká republika se rovněž vystavuje riziku zahájení řízení o porušení povinnosti vyplývající ze Smluv podle článku 258 Smlouvy o fungování Evropské unie ze strany Evropské komise.

3.2.3 Nevyhovující právní stav z pohledu správní praxe (*varianta 0, I, III*)

Vyhodnocení stávající aplikace vyhlášky o malých plavidlech ukázalo, že některé nastavené procesy jsou pro správní orgány provádějící technické prohlídky plavidel bezdůvodně zatěžující či formalistické. Nákladem variant 0, I a III je, že nedojde ke zjednodušení administrativy, zpřehlednění lodních osvědčení a usnadnění provádění technických prohlídek eliminací zbytečně zatěžujících konkrétních požadavků.

3.2.4 Potřeba legislativní úpravy nové vyhlášky (varianta I, II, III, IV)

Nevyhnutelným nákladem variant I, II, III, IV i V je potřeba přijetí novely vyhlášky. Tudíž je potřebné připravit návrh novely, vyhodnotit dopady regulace a zajistit jeho projednání ve smyslu platných interních normativních instrukcí vlády a Ministerstva dopravy a jeho přijetí v souladu s platnými právními předpisy.

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 v státě nebo vztahy, které jsou právním předpisem upraveny. Časté změny v právní úpravě způsobují její nepřehlednost a zejména její adresáti ztrácí přehled, kterou právní úpravou se mají řídit. V neposlední míře časté změny oslabují i přesvědčení adresátů o závaznosti právního předpisu, u kterého lze očekávat, že bude brzy zase změněn.

Na druhé straně existují oprávněné důvody a zájmy (viz bod 3.3.2. a násl.), kvůli kterým je nutno připravit změnu právní úpravy. Pakliže se v praxi ukázalo nebo na základě jiných zjištění došlo k závěru, že právní úprava je nevyhovující a je potřeba ji změnit.

3.3.2 Úprava či vypuštění některých technických požadavků na plavidla či požadavků na výstroj plavidla, které jsou pro provozovatele plavidla zbytečně zatěžující či neproporcionální (varianta II, IV a V)

Některé technické požadavky stanovené v příloze č. 2 vyhlášky se ukázaly jako příliš striktní, neproporcionální nebo nevhodně formulované. V praxi to znamená, že některá plavidla uvedené požadavky nesplňují a nemůže být schválena jejich technická způsobilost. Zároveň bylo vyhodnoceno, že vypuštění či modifikace zmíněných požadavků nepředstavuje ohrožení bezpečnosti pro posádku, osoby na palubě ani plavební provoz.

Nákladem variant 0, I a III tedy je zachování požadavků, které byly vyhodnoceny jako nepřiměřeně striktní, neproporcionální nebo zbytečně konkrétní v právním řádu, a tím znemožňují schválení technické způsobilosti plavidel, která předmětné požadavky nesplňují, ale přesto nepředstavují ohrožení.

3.3.3 Zajištění souladu s právem EU a eliminace rizika zahájení řízení o porušení povinnosti členského státu vyplývající ze SEU a SFEU (varianty V [částečně I, II, III a IV])

Přínosem varianty V je zajištění plného souladu s právem EU, zejména se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2013/53/EU ze dne 20. listopadu 2013 o rekreačních plavidlech a vodních skútrech a o zrušení směrnice 94/25/ES a směrnicí 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.

Nebude-li právní úprava v nesouladu s právem EU, nebude rovněž důvod, aby Evropská komise iniciovala řízení o porušení povinnosti členského státu ve smyslu Smluv.

Zajištěním souladu s právem EU a eliminací rizika zahájení řízení o porušení povinnosti vyplývající ze Smluv nedojde k ohrožení postavení České republiky v rámci EU.

Nicméně varianty I, II, III a IV zajišťují částečný soulad s právem EU. Je však třeba konstatovat, že v případě nesouladu se směrnicí 2013/53/EU nejde o zásadní rozpor a nedošlo v tomto případě ani k neformálnímu upozornění ze strany EU.

3.3.4 Odstranění nevyhovujícího právního stavu z pohledu správní praxe (*varianta II, IV a V*)

Pouze varianty II, IV a V přináší přínos spočívající v reflexi vyhodnocení stávající aplikace vyhlášky o malých plavidlech, kdy se ukázalo, že některé nastavené procesy jsou pro správní orgány provádějící technické prohlídky plavidel bezdůvodně zatěžující či formalistické. Provedením varianty II, IV a V by tak došlo ke zjednodušení administrativy, zpřehlednění lodních osvědčení a usnadnění provádění technických prohlídek eliminací zbytečně zatěžujících konkrétních požadavků.

3.4 Vyhodnocení nákladů a přínosů variant

Vzhledem k tomu, že žádná z variant nepřináší žádné výrazné přímé finanční náklady a přínosy, bylo nutné zvolit jiná hodnotící kritéria, která berou v potaz důležitost jednotlivých zájmů.

Varianta 0 s sebou nepřináší žádnou změnu, nebude tedy nutná ani legislativní úprava. Na druhé straně se tím nevyřeší nevyhovující stav, bude zachován nesoulad s právem EU i riziko možných následků. Tuto variantu jsme proto vyhodnotili jako zcela nepřipustnou, protože zejména soulad s právem EU je významnějším zájmem a převažuje nad souvisejícím nákladem v podobě potřeby přípravy a projednání novely vyhlášky.

Varianty I a III byly zvažovány z důvodu, že dochází k částečné eliminaci významného rizika spočívajícího v nesouladu stávající právní úpravy s právem EU a rizika zahájení řízení o porušení práva EU členským státem (včetně případných důsledků – sankcí ze strany EU). Nicméně při zhodnocení ostatních rizik hrozících při zachování stávajícího znění některých dalších ustanovení, která se v praxi ukázala jako problematická, komplikují činnost adresátů i správních orgánů, dospěl předkladatel k přesvědčení, že se jeví jako vhodné využít varianty obsahující i úpravu některých technických požadavků v příloze 2, které nemají vazby na požadavky EU.

V případě variant II a IV je kromě částečného řešení požadavků EU vyřešen i problém s úpravou některých technických požadavků v příloze 2, které nemají vazby na požadavky EU. S ohledem na to, že rámec právní úpravy přílohy č. 2 je připraven, jeví se jako vhodné varianty I a III odmítnout.

Je třeba konstatovat, že v případě nesouladu se směrnicí 2013/53/EU nejde o zásadní rozpor a nedošlo v tomto případě ani k neformálnímu upozornění ze strany EU. V současné době se však jeví jako nejvhodnější v případě nesouladu se směrnicí 2013/53/EU zvážit veškeré i doporučující připomínky Evropské komise a především zvážit promítnutí tzv. „nového

přístupu“ k technickým požadavkům a provést celkovou revizi přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.

Varianta IV počítá především s transpozicí směrnice (EU) 2016/1629, která je v současné době z pohledu práva EU zásadní a sledovaná Evropskou komisí. Tím dochází k významnému omezení rizika zahájení řízení o porušení práva EU, ale rovněž počítá s reflexí stávajícího vyhodnocení účinnosti regulace a odstranění či modifikaci ustanovení, která byla vyhodnocena jako problematická, zbytečně zatěžujících, neproporcionální atd. Jediným nákladem tak je pouze příprava a projednání novely vyhlášky, ke které by, jak je z uvedeného zřejmé, muselo dojít. Výhodou, kterou tato varianta nemá a přitom nebyla vyhodnocena jako náklad varianty, je stability právního řádu. Zde je však třeba brát v potaz fakt, že stěžejní část legislativních úprav směřuje do technické přílohy vyhlášky, která vytváří natolik podrobná pravidla chování, že nelze předpokládat, že by jejich změnou došlo k ohrožení povědomí adresátů o právní normě či dokonce ztrátě přesvědčení o závaznosti předmětných norem. Navržená právní úprava také vychází adresátům vstříc a v některých bodech byla adresáty přímo iniciována. Reflexí některých podnětů adresátů dochází k užší vazbě mezi adresátem a právní normou a rovněž k širšímu právnímu povědomí.

Varianta V představuje komplexní vyřešení problematiky práva EU a také některých podnětů adresátů normy a dalších problémů, která ukázala aplikační praxe. **Tato varianta se tak s ohledem na vyhodnocení přínosů a nákladů jeví jako nejvhodnější.**

4. Stanovení pořadí variant a výběr nejvhodnějšího řešení

Po zohlednění jednotlivých dopadů bylo stanoveno následující pořadí:

1. Varianta V
2. Varianta IV
3. Varianta II
4. Varianta III
5. Varianta I
6. Varianta 0

Varianta V je doporučena k provedení jako nejvhodnější řešení.

5. Implementace doporučené varianty a vynuovení

Implementace navržené varianty vyžaduje provedení úpravy několika desítek ustanovení vyhlášky č. 334/2015 Sb.

Vynuovení varianty bude probíhat v rámci obecného dozoru příslušných orgánů na dodržování právních předpisů v oblasti vnitrozemské plavby.

6. Přezkum účinnosti regulace

Přezkum účinnosti regulace bude prováděn Ministerstvem dopravy a Státní plavební správou v rámci průběžného vyhodnocování provedených pravidelných technických prohlídek a vyhodnocování dozoru na vodních cestách během plavební sezóny. Bude se posuzovat především to, zda je navržená právní úprava dostatečná a přiměřená.

Kontrola dodržování právní úpravy bude nadále prováděna v rámci státního dozoru Státní plavební správou a Ministerstvem dopravy.

7. Konzultace a zdroje dat

Státní plavební správa
Jankovcova 4
170 04 Praha 7 – Holešovice

8. Kontakt na zpracovatele RIA

- ✿ Ing. Jindřich Kušnír, ředitel odboru drážní a vodní dopravy, Ministerstvo dopravy ČR, email: jindrich.kusnir@mcr.cz, tel.: 225 131 361
- ✿ Ing. Vojtěch Dabrowski, vedoucí oddělení vnitrozemské plavby, odbor drážní a vodní dopravy, Ministerstvo dopravy ČR, email: vojtech.dabrowski@mcr.cz, tel.: 225 131 335
- ✿ Mgr. Bc. Martin Kozák, referent oddělení vnitrozemské plavby, odbor drážní a vodní dopravy, Ministerstvo dopravy ČR, email: martin.kozak@mcr.cz, tel.: 225 131 349