



Ministerstvo dopravy

Ing. Jindřich Kušnír
ředitel odboru drážní a vodní dopravy

Praha 7. září 2017
Č. j.: 30/2016-130-VPL/28

Vážený pane prezidente Českého klubu cestovatelů,

Vážená paní inženýrko magistro,

dovolte, abych ve smyslu § 5 odst. 3 zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním, odpověděl na petici *„Brněnská přehrada s loděmi jen na elektrický pohon“*. V uvedené petici žádáte, *„aby byla Brněnská přehrada vrácena mezi vodní plochy, na nichž je až na výjimky zakázán provoz plavidel se spalovacími motory, ať už malých či velkých, včetně veřejné dopravy.“*

Za Ministerstvo dopravy mohu konstatovat, že jsme se i Vaší druhou peticí a uvedenou argumentací důkladně zabývali.

Předně se tedy musím důrazně ohradit proti tvrzení, že Policie ČR nedokáže kontrolovat dodržování právních předpisů v oblasti vnitrozemské plavby vůdci malých plavidel. Policie ČR je oprávněna na základě zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vnitrozemské plavbě“), provádět kontroly plavidel a jejich vůdců a členů posádek. Některé přestupky může Policie ČR projednat příkazem na místě (dříve v blokovém řízení) a ostatní zjištěné přestupky oznamuje Policie ČR Státní plavební správě, která je následně projednává sama. Přestupky, které zjistí obecní či městská policie, jsou postupovány k vyřízení přímo Státní plavební správě.

Při kontrolách se všechny dozorové orgány zaměřují zejména na kontrolu dokladů plavidel, průkazů způsobilosti osob, dodržování pravidel plavebního provozu, dodržování předpisů o užívání povrchových vod k plavbě a dodržování zákazu požití alkoholu vůdci plavidel a ostatními členy posádky. Ministerstvo dopravy může uvést, že jak dozor vykonávaný Státní plavební správou tak dozor vykonávaný Policií ČR je velmi intenzivní. Kromě pravidelných dozorů se v roce 2016 a v roce 2017 uskutečnila bezpečnostní opatření Policie ČR a Státní plavební správy, při nichž byl týdennímu intenzivnímu dozoru podroben právě provoz plavidel na vodních cestách ČR – jedná se o bezpečnostní akce Voda 2016 a Voda 2017.

Za další do značné míry zkreslenou informaci musíme označit Váš výrok: *„Motorové čluny zabíjejí plavce.“* Od roku 2000 eviduje Státní plavební správa celkem 4 kolize malého plavidla s plavcem. K neštěstí na přehradě Jesenice je možné z věcného hlediska pouze podotknout, že tato přehrada je zařazena podle vyhlášky č. 46/2015 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 (dále jen „vyhláška č. 46/2015 Sb.“), do přílohy č. 1 této vyhlášky, podle které je na přehradě Jesenice plavba plavidel se spalovacím motorem zakázána (tak tomu bylo i podle staré vyhlášky č. 241/2002 Sb.). Uvedenou nehodu tedy nelze dávat do souvislosti s liberalizací plavby provedenou vyhláškou č. 46/2015 Sb.

Pokud v případě neuskutečněního výjezdu Policie ČR stále hovoříte o incidentu ze dne 13. 8. 2015, kdy dle Vašeho tvrzení Policie ČR k nahlášenému případu rychle jedoucího člunu ohrožujícího plavce na Brněnské přehradě po padesáti minutách od nahlášení ještě ani nevyjela, potvrzuje se pouze, že se jednalo o ojedinělý incident.

Co se týče plavební bezpečnosti lze na tomto místě opakovaně uvést, že existují pravidla plavebního provozu, která jsou účastníci plavebního provozu povinni respektovat a dodržovat. Pravidla plavebního provozu stanovuje zákon o vnitrozemské plavbě a jeho prováděcí právní předpisy, zejm. vyhláška č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu. Základní pravidlo však obsahuje již zákon o vnitrozemské plavbě a tím je, že každý účastník plavebního provozu musí *„zachovávat přiměřenou opatrnost a chovat se tak, aby nedošlo k ohrožení lidského života nebo zdraví, ke vzniku škody na majetku a poškození životního prostředí“*.

Pokud se tedy na vodní cestě pohybují paddleboardy jedná se o malá plavidla bez vlastního strojního pohonu poháněná lidskou silou. Pravidla plavebního provozu přitom jasně stanovují, jak se mají vůdci plavidel chovat při potkávání plavidel, jejich vzájemném míjení, při křížení směrů plavby, předjíždění a v dalších situacích.

K Vaší argumentaci o ohrožení plavců a plavební bezpečnosti mohu uvést, že vodní doprava patří mezi nejbezpečnější dopravní módy a v rámci vydávání všech právních předpisů v oblasti vnitrozemské plavby byla a je vždy hodnocena komplexní bezpečnost plavebního provozu. Je však třeba, aby všichni účastníci plavebního provozu dodržovali stanovená pravidla. Z tohoto hlediska je zejména důležité, aby si plavci a další účastníci plavebního provozu, jejichž účast na plavebním provozu nevyžaduje získání odborné způsobilosti, osvojili a dodržovali pravidla plavebního provozu, která se jich týkají. Mnoho plavců si neuvědomuje, že koupou-li se, plavou či se potápí na vodní cestě, jsou účastníky plavebního provozu.

Kromě výše uvedeného základního pravidla patří mezi další základní zákonné povinnosti plavců:

- chovat se tak, aby neohrožovali svoji bezpečnost a bezpečnost a plynulost plavby
- dodržovat zákaz koupání (např. na trase přívozu, ve vymezené vodní ploše pro vodní lyžování nebo vodní skútry, v přístavech, v blízkosti plavebních komor a dalších místech stanovených zákonem)
- nesmí křížit dráhu přibližujícího se plavidla
- dodržovat bezpečné vzdálenosti od plavidel

- 50 m od velkých plavidel
- 10 m od malých plavidel s motorem
- 3 m od ostatních malých plavidel

Řadu povinností samozřejmě ukládá zákon a prováděcí právní předpisy také vůdcům plavidel. Vůdce plavidla je zejména povinen zajistit, aby při plavbě nebyla ohrožena bezpečnost osob na plavidle a ostatních účastníků plavebního provozu, aby nedošlo k ohrožení nebo poškození plavidel, vodní cesty, staveb, přístavních zařízení nebo životního prostředí. Zákon o vnitrozemské plavbě rovněž stanovuje případy, kdy je třeba dbát zvýšené opatrnosti, a to zejména při potkávání plavidel, křížení směrů plavidel, při předjíždění a přibližování se k jinému plavidlu nebo k místu, kde by mohla být ohrožena bezpečnost jiných účastníků plavebního provozu. Tato obecná pravidla jsou podrobně rozvedena ve výše citované vyhlášce o pravidlech plavebního provozu.

Vůdci plavidel jsou stejně jako ostatní řidiči povinni přizpůsobit vedení příslušného dopravního prostředku nejen dopravně technickým podmínkám, počasí a dalším vnějším aspektům, ale také svým vlastním schopnostem.

Dalším prvkem zajišťujícím vysokou bezpečnost plavby je skutečnost, že vůdci drtivé většiny plavidel musí obdobně jako řidiči motorových vozidel projít výcvikem a složit písemnou a praktickou zkoušku. Po absolvování této procedury a splnění všech podmínek jsou způsobilí vést příslušný typ plavidla, pro které získali oprávnění.

Co se provozování plavidel bez průkazů způsobilosti týče, je třeba uvést, že úprava této problematiky se od roku 1995 v zásadě neměnila a v základních rysech zůstal okruh plavidel, která lze vést bez průkazu způsobilosti stejný. S ohledem na takto dlouhodobou a trvající praxi, která nevykazuje prvky ohrožení bezpečnosti plavebního provozu ani ohrožení ostatních chráněných veřejných zájmů, neshledává Ministerstvo dopravy v nastavení těchto pravidel žádný problém. Konkrétně je možné uvést, že právní úprava dovoleného vedení plavidla bez průkazu způsobilosti je uvedena v § 5 vyhlášky č. 42/2015 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel. Ve vztahu k Brněnské vodní nádrži, která je účelovou vodní cestou, je relevantní následující:

- Osoba, která dosáhla věku 15 let, může bez průkazu způsobilosti vést na všech vodních cestách malé plavidlo s vlastním strojním pohonem o výkonu do 4 kW včetně, nepřesahuje-li jeho celková hmotnost 1000 kg včetně povoleného zatížení.
- Osoba, která dosáhla věku 18 let, může bez průkazu způsobilosti vést malé plavidlo s vlastním strojním pohonem, schopné plout pouze ve výtlačném režimu a dosahovat maximální rychlosti 15 km/hod
 - na vodní cestě dopravně významné využívané 0. třídy, vodní cestě účelové nebo nesledované, nebo

- je-li toto plavidlo obsaženo v povolení k provozování půjčovny malých plavidel.

Aby byla zajištěna vyšší míra povědomí o otázkách souvisejících s plavbou, připravila Česká televize ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a se Státní plavební správou šestidílný miniseriál „Bezpečnost plavebního provozu“. Jednotlivé díly se věnují těmto problematikám:

1. díl - Účastníci plavebního provozu,
2. díl - Bezpečnost na vodě,
3. díl - Vztahy mezi účastníky provozu,
4. díl - Plavební značení,
5. díl - Kde je koupání zakázáno,
6. díl - Dozorové orgány.

Všechny díly pořadu je možné shlédnout na webových stránkách České televize: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/11901895829-bezpecnost-plavebniho-provozu/>

Dále je také třeba osvětlit, k jakým změnám režimu plavby plavidel se spalovacím motorem na Brněnské přehradě došlo přijetím vyhlášky č. 46/2015 Sb. Vyhláška č. 46/2015 Sb. nahradila vyhlášku č. 241/2001 Sb., která do 27. února 2006 zakazovala na Brněnské nádrži plavbu se spalovacím motorem mimo výjimky stanovené v § 7 odst. 6 a 7 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vodách“), kdy výjimku mají plavidla Státní plavební správy, Hasičského záchranného sboru České republiky, ozbrojených sil České republiky, Policie České republiky, obecní policie, celní správy České republiky, správců vodních toků a další. Od 28. února 2006 však byla na základě novely vyhlášky č. 241/2001 Sb. povolena na Brněnské nádrži plavba plavidel se spalovacími motory veřejné vodní dopravy a plachetnic využívajících spalovací motor jako pomocný. Tento režim platil na Brněnské nádrži do 15. dubna 2015, kdy nabyla účinnosti vyhláška č. 46/2015 Sb. Tato vyhláška zrušila koncepci povolení plavby se spalovacím motorem pro veřejnou vodní dopravu a stanovila, že plavidla jiná než malá mohou se spalovacím motorem plout bez omezení a malá plavidla jsou omezena nejvyšším výkonem spalovacího motoru 10 kW a výtlačnou plavbou. Motory o výkonu nejvíce 10 kW se obvykle používají k pohonu malých nafukovacích člunů, rybářských pramic nebo jako pomocný motor u plachetnic a výtlačný režim je právními předpisy definován jako plavba, při níž vztlak plavidla tvoří zejména hydrostatické síly a vliv dynamických sil vyvolaných rychlostí pohybu plavidla je zanedbatelný. V případě povolené plavby malých plavidel se spalovacími motory na Brněnské přehradě tedy jde o pomalou, klidnou a tichou plavbu malých člunků a pramiček, které nedělají díky nízké hmotnosti téměř žádnou vlnu, nehlučí a nepoškozují nijak

ostatní rekreanty. Pro lepší představu, jak vypadá plavba v různých režimech plavby (výtláčný režim, přechodový režim, režim plavby v kluzu), je možné podívat se na video dostupné v uvedeném odkaze: https://www.youtube.com/watch?v=zmx8O4Y3_8E.

Z výkladu uvedeného v předchozím odstavci mimo jiné vyplývá, že podle předchozí právní úpravy mohla na Brněnskou vodní nádrž se spalovacími motory veřejná vodní doprava, a to jak s plavidly jinými než malými tak plavidly malými. Plavba se spalovacími motory na Brněnské vodní nádrži probíhala i na základě výjimek uvedených v § 7 odst. 6 zákona o vodách i na základě výjimek podle § 7 odst. 7 zákona o vodách. Tedy i historicky zde plavba se spalovacími motory probíhala.

Vzhledem k uvedenému omezení výkonu tedy rozhodně na Brněnské vodní nádrži není možné provozovat vodní skútry a nelze zde provozovat ani vodní lyžování či plavbu s akrobatickými prvky či figurami, neboť zde není tzv. vymezená vodní plocha ve smyslu § 30a zákona o vnitrozemské plavbě.

Za nepravdivé a zkreslené máme rovněž informace o povinnosti vracet dotaci ve výši 127 milionů Kč. Pakliže by muselo Povodí Moravy, státní podnik, proinvestované finance z evropských fondů vrátit, nebude to z důvodu povolení rekreační plavby s „malým“ spalovacím motorem, ale z jiných důvodů. Ministerstvo dopravy je přesvědčeno, že na projekt Povodí Moravy, státní podnik, „Realizace opatření na Brněnské údolní nádrži“, spočívající v instalaci aeračních věží a řízeném snižování obsahu fosforu a zvyšování obsahu kyslíku ve vodě, nebude mít povolená plavba vliv. Samotné Povodí Moravy, státní podnik, se k podobě návrhu vyhlášky v rámci jeho projednávání, ve kterém bylo osloveno, nevyjádřilo negativně. Zároveň je zcela nepochybné, že povolená plavba, a to jak „velkých“ plavidel tak i malých plavidel s výkonem motoru nejvýše 10 kW za podmínky výtláčné plavby nebude znamenat nadměrné znečištění životního prostředí a respektuje zásady trvale udržitelného rozvoje. Dále můžeme konstatovat, že i z hlediska globálního podílu vodní dopravy na znečišťování nepatří vodní doprava rozhodně mezi majoritní znečišťovatele a naopak patří mezi jeden z nejekologičtějších dopravních módů.

Lodní motory používané v rekreačních plavidlech prošly v posledních letech významným vývojem. Snížila se výrazně spotřeba paliva, hluk i emise. Např. u dvoutaktních motorů není užíváno směsi benzínu s olejem v pevném poměru, ale je používáno oddělené řízené mazání motoru. Pro emise výfukových plynů u lodních motorů jsou stanoveny přísné limity obdobně jako v případě automobilových či motocyklových motorů. Přísné limity platí také pro emise hluku. Maximální hladina hluku pro motory o výkonu nejvýše 10 kW je 67 dB. Pro srovnání hluk projíždějícího motorového vozidla bývá až 90 dB. Je tedy patrné, že zatížení hlukem z provozu malých rekreačních plavidel nepředstavuje nadměrné zatížení. Při chlazení spalovacích motorů také s ohledem konstrukci motorů nemůže docházet ke znečištění povrchových vod. Provozem takových plavidel tedy nejsou v žádném případě rušeny ostatní funkce příslušných vodních ploch.

Plavidla podléhající evidenci ve smyslu zákona o vnitrozemské plavbě také procházejí pravidelnými technickými prohlídkami a průběžně jsou také zpřísňovány technické požadavky na spalovací motory. Vámi zmiňovanou celoevropskou snahu po snižování škodlivých exhalací není možné chápat jako restriktce a zákazy provozu, ale především jako investice do opatření snižujících exhalace a inovace v technologiích, se kterými jde ruku v ruce i zmiňované zvyšování požadavků na technická provedení zařízení. Požadavky na lodní spalovací motory jsou značné a podléhají mimo jiné regulaci EU, kdy se reflektuje pokrok ve vědě a technice. Starší motory se tak postupně stávají technicky nezpůsobilé k provozu na vodních cestách ČR i EU a jsou z lodního parku vyřazovány.

Vyhláška č. 46/2015 Sb. byla přijata v rámci koncepční snahy Ministerstva dopravy o podporu rekreační plavby, která vychází z celoevropského trendu liberalizace rekreační plavby, jejíž základní myšlenkou je, že rekreační plavba je stejně jako koupání, potápění, vodní sporty a jiné způsoby využívání vodních ploch a jejich okolí součástí rekreačního využití potenciálu vodních ploch.

Zároveň z informací Ministerstva dopravy a ostatních dozorových orgánů nevyplývá, že by plocha Brněnské vodní nádrže byla nadměrně zatěžována ze strany plavidel s malými spalovacími motory. Ani charakter povolené plavby, který je vhodný zejména pro vyhlídkové jízdy, rybáře a případně pro doprovodná plavidla při tréninku, neznamena nadměrnou zátěž Brněnské přehrady.

K otázce pořádání závodů na Brněnské přehradě si dovoluji uvést, že zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, zná ve svém § 29h institut *akce na sledované vodní cestě*, který umožňuje pořadateli akce se souhlasem plavebního úřadu upravit, omezit nebo přerušit plavební provoz, je-li to třeba.

Dále zásadně odmítáme tvrzení a obviňování, že Ministerstvo dopravy prosazuje „*partikulární zájmy jednoho, nebo několika ziskuchtivých podnikatelů, nikoliv však zájmy těch, kterým jde o životní prostředí a o obyvatele této republiky užívající Brněnskou přehradu k rekreaci a sportovnímu využití.*“. K předmětným změnám v právní úpravě došlo z hlediska koncepčního a legislativně právního – zabránění zneužívání některých institutů přechozí právní úpravy a rovný neutrální přístup k uživatelům některých plavidel. Samotné zmocnění pro vydání vyhlášky č. 46/2015 Sb., obsažené v § 7 odst. 5 zákona o vodách, říká, že „*podmínky užívání povrchových vod k plavbě stanoví Ministerstvo dopravy a spojů v dohodě s Ministerstvem životního prostředí*“. Již z tohoto zmocnění tedy vyplývá, že vyhláška byla připravována v dohodě s Ministerstvem životního prostředí a hodnoceny tedy byly i zájmy ochrany životního prostředí.

V souvislosti s Vámi uvedenou citací, týkající se vůdců plavidel, kdy tito dle Vašeho tvrzení „*u sebe většinou nemají doklady*“, můžeme uvést, že někteří vůdci plavidel, kteří jsou držiteli dokladů způsobilosti k řízení malých plavidel, s doklady neplují nebo mají jen jejich kopii. Z uvedené citace tedy nelze vyvozovat, že tito vůdci plavidel nejsou držiteli předmětných průkazů

způsobilosti. I nepředložení průkazu vůdce plavidla jeho držitelem v případě vedení plavidla, k jehož vedení je průkaz třeba, je sice přestupkem, ale chrání zcela jiné veřejné zájmy než přestupek vedení plavidla nekvalifikovaným vůdcem plavidla. Jiná je i společenská škodlivost obou jednání. Nemít u sebe průkaz způsobilosti k vedení plavidla bezpečnost plavby zpravidla nijak neohrožuje, ale narušuje řádný výkon veřejné správy.

K Vaší obavě z omezování plavců značením uvádí Ministerstvo dopravy, že existuje jen velmi málo možností, jak plavce omezit. Hlavním omezením plavců jsou již výše zmíněné povinnosti plavců jako účastníků plavebního provozu a největší restrikcí je tedy zákaz plavat např. na trase přívodu, ve vymezené vodní ploše pro vodní lyžování nebo vodní skútry, v přístavech, v blízkosti plavebních komor a dalších místech stanovených zákonem. Zákon se zabývá spíše způsoby, jak regulovat plavbu plavidel, tedy například vymezením prostorů pro koupání, kam plavidla nesmí. K tomu je také třeba uvést, že za účelem zvýšení plavební bezpečnosti byly na vodní nádrži Brněnská, obdobně jako na dalších rekreačně využívaných vodních nádržích, vymezeny právě tyto prostory. Na Brněnské vodní nádrži byly žlutými kuželovými bóji a příslušnými plavebními znaky vymezeny prostory pro koupající se v lokalitách Rakovec, Kozí Horka, Sokolák, Osada a Rokle.

Poslední (16.) bod Vaší argumentace, týkající se registrace plavidel se spalovacím motorem užívaných k plavbě na Brněnské vodní nádrži, nám stále není jasný. Navzdory tomu, že jsme Vás v poslední odpovědi upozorňovali na skutečnost, že nám není jasné, co předmětným bodem míníte, a nabídli jsme, že se Vám po upřesnění vyjádříme i k tomuto bodu, nedočkali jsme se Vaší reakce ani jste tento bod neupřesnili ve Vaší další petici. Pokusíme se však vysvětlit problematiku, kterou máte možná na mysli.

Evidenci v plavebním rejstříku a rejstříku malých plavidel podléhají, až na některé výjimky, plavidla:

- a) o celkové hmotnosti přesahující 1 000 kg včetně povoleného zatížení,
- b) s vlastním strojním pohonem o výkonu větším než 4 kW, nebo
- c) s celkovou plochou plachet přesahující 12 m².

U těchto plavidel se tedy vede úřední evidence o jejich vlastníkovi, provozovateli, o platných lodních osvědčeních a dalších údajích. Těmto plavidlům se také přiděluje evidenční číslo, které musí být vyznačeno na jeho trupu. Je třeba konstatovat, že v evropském kontextu patří povinnost evidence plavidel v ČR k jednomu z nejpřísnějších.

Dále můžeme konstatovat, že používání povrchových vod k plavbě je veřejným užíváním povrchových vod a k veřejnému užívání není třeba žádného povolení ani registrace u správních orgánů (§ 7 odst. 1 zákona o vodách), pokud tedy právní předpisy povolují určitou plavbu na Brněnské přehradě, žádná registrace není třeba. Tím ovšem není dotčena povinnost, aby plavidla podléhající evidenci byla v této evidenci zapsána a měla všechny listiny, které zákon vyžaduje.

Závěrem mi dovoluete uvést, že právní úprava provozu plavidel se spalovacími motory na Brněnské vodní nádrži odpovídá současnému stavu techniky, charakteru, velikosti a morfologii vodní nádrže a jejímu využití pro nejrůznější rekreační aktivity, jimiž jsou i aktivity související s rekreační plavbou.

Ministerstvo dopravy tedy v současné době neuvažuje o změně v přílohách vyhlášky č. 46/2015 Sb.

S pozdravem

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Kun' or similar, with a stylized flourish at the end.

Vážený pan
Petr Jahoda
prezident Českého klubu cestovatelů
Rozdrojovice DS 10/3
664 34 ROZDROJOVICE

Vážená paní
Ing. et Mgr. Ivana Nanjo Kolaříková
Křivánkovo nám. 15
641 00 BRNO

Na vědomí:

Vážený pan
Ing. Petr Vokřál
primátor statutárního města Brna
Dominikánské nám. 196/1
601 67 BRNO

Vážený pan
RNDr. Miroslav Kubásek, Ph.D.
radní Jihomoravského kraje
Žerotínovo nám. 449/3
601 82 BRNO

Povodí Moravy, s.p.
MVDr. Václav Gargulák
generální ředitel
Dřevařská 11
602 00 BRNO

Vážený pan
Ing. Miloš Zeman
prezident republiky
Hrad I. nádvoří č. p. 1
119 08 PRAHA

Vážený pan
Mgr. Bohuslav Sobotka
předseda Vlády ČR
nábřeží Edvarda Beneše 4
118 01 PRAHA

Vážený pan
Jan Hamáček
předseda Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR
Poslanecká sněmovna
Sněmovní 4
118 26 PRAHA

Vážený pan
Milan Štěch
předseda Senátu Parlamentu ČR
Valdštejnské náměstí 17/4
118 01 PRAHA