



Ministerstvo dopravy

Ing. Jindřich Kušnír  
ředitel odboru drážní a vodní dopravy

Praha 2. října 2015  
Č. j.: 14/2015-130-VPL/27

Vážený pane prezidente,

Vážená paní inženýrko magistro,

dovolte, abych ve smyslu § 5 odst. 3 zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním, odpověděl na petici „Brněnská přehrada bez lodí s benzinovými a naftovými spalovacími motory“, která byla postoupena Ministerstvu dopravy Magistrátem statutárního města Brna.

Za Ministerstvo dopravy mohu konstatovat, že jsme se peticí důkladně zabývali a prošli podklady, na které je v petici odkázáno a jsou dostupné na [www.JahodaPetr.cz/petice.html](http://www.JahodaPetr.cz/petice.html).

Zároveň jsem zaznamenal, že Ministerstvo dopravy údajně neodpovědělo na Váš dotaz, dopis či email v této věci. Za tuto nepříjemnost se velice omlouvám, ale upřímně mohu říci, že ve spisové službě nebyla nalezena žádná nevyřízená písemnost podaná Vašimi jmény či z Vašich emailových adres. Přesto mě to velmi mrzí, protože řada věcí by se patrně vysvětlila již v zárodku a argumentace by netrpěla řadou faktických i právních omylů a nepřesností.

Nejprve mi dovoluete osvětlit, k jakým změnám režimu plavby plavidel se spalovacím motorem na Brněnské přehradě došlo přijetím 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.“). 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 (jedná se o relativně pomalou plavbu, kdy vztlak plavidla tvoří zejména hydrostatické síly a vliv dynamických sil

vyvolaných rychlostí pohybu plavidla je zanedbatelný). V souvislosti s výše uvedeným tedy dle našeho názoru rozhodně není možné užívat termín „prohánět“. Motory o výkonu nejvíce 10 kW se obvykle používají k pohonu malých nafukovacích člunů, rybářských pramic nebo jako pomocný motor u plachetnic. Půjde tedy o pomalou, klidnou a tichou plavbu malých člunků a pramiček, které nedělají díky nízké hmotnosti téměř žádnou vlnu, nehluků a nepoškozují nijak ostatní rekreanty. Rozhodně tedy na Brněnské vodní nádrži není vzhledem k omezení výkonu 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 č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vnitrozemské plavbě“).

K Vaší argumentaci o ohrožení plavců a plavební bezpečnosti mohu uvést, že vodní doprava patří mezi nejbezpečnější dopravní módy a v rámci vydávání všech vyhlášek 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. A všichni účastníci plavebního provozu jsou povinni dodržovat pravidla stanovená zákonem o vnitrozemské plavbě a jeho prováděcími právními předpisy, zejm. pravidly plavebního provozu (vyhláška č. 67/2015 Sb.). Základní povinnost však obsahuje již zákon o vnitrozemské plavbě a tou je povinnost každého účastníka plavebního provozu „zachovávat přiměřenou opatrnost a chovat se tak, aby nedošlo k ohrožení lidského života nebo zdraví, ke vzniku škody na majetku a poškození životního prostředí“.

Mezi další základní zákonné povinnosti plavců patří:

- 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 ukládá zákon a prováděcí právní předpisy také vůdcům plavidel.

K tragédii na přehradě Jesenice se vzhledem k probíhajícímu šetření plavební nehody nebudu vyjadřovat. Z věcného hlediska však mohu podotknout pouze, že tato přehrada je zařazena podle

vyhlášky č. 46/2015 Sb. do přílohy č. 1, podle které je na této přehradě 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.

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 výtlačné 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 řízení 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. Provozem takových plavidel tedy nejsou v žádném případě rušeny ostatní funkce příslušných vodních ploch.

Plavidla 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.

Brněnská vodní nádrž není jedinou, na které se změnil režim plavby a rovněž není jedinou, kde existovala počáteční obava z provozu plavidel s „malými“ spalovacími motory. Např. na vodní nádrži Hracholusky se ukazuje počáteční obava jako přehnaná, vizte článek v Plzeňském deníku [http://plzensky.denik.cz/zpravy\\_region/souziti-motorovych-clunu-rybaru-i-plavcu-zatim-funguje-20150730.html](http://plzensky.denik.cz/zpravy_region/souziti-motorovych-clunu-rybaru-i-plavcu-zatim-funguje-20150730.html)

Zároveň z předložených fotografií ani informací Ministerstva dopravy 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, neznamená 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.

Z výkladu uvedeného v druhém odstavci tohoto dopisu tedy 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.

Dále zásadně odmítáme tvrzení a obviňování, že Ministerstvo dopravy prosazuje „*partikulární zájmy jednoho, nebo několika ziskuchtivých podnikatelů, nikoliv zájem o životní prostředí, a tím také o obyvatele této republiky, kteří využívají tuto 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 spojí 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 „*nemají u sebe doklady způsobilosti k řízení malých plavidel*“, můžeme uvést, že řada vůdců plavidel, kteří jsou držiteli dokladů způsobilosti k řízení malých plavidel, s doklady nepluje nebo má 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. S předloženou argumentací také logicky souvisí i problematika dovoleného vedení plavidla bez průkazu způsobilosti, které je upraveno 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.

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 přívozu, 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.

Co se týče incidentu, kdy dle Vašeho tvrzení dne 13. 8. 2015, Policie ČR k nahlášenému případu velmi rychle jedoucím člunu ohrožujícího plavce na Brněnské přehradě po padesáti minutách od nahlášení ještě ani nevyjela, věříme, že se jednalo o ojedinělý incident. Z našich zkušeností víme, že zvláště v Jihomoravském kraji vykonává Policie ČR dozor nad zákazem či omezením plavby velmi pečlivě.

Poslední bod Vaší argumentace, týkající se registrace plavidel se spalovacím motorem užívaných k plavbě na Brněnské vodní nádrži, nám není zcela pochopitelný. Můžeme ovšem 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. Pokud byl Váš argument míněn jinak nebo v této či jiné věci vyvstaly další dodatečné otázky, můžete se se svým upřesňujícím dotazem obrátit na email [sekretariat.130@mdcr.cz](mailto:sekretariat.130@mdcr.cz), telefon 225 121 215 nebo na adresu Ministerstvo dopravy ČR, Odbor drážní a vodní dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1.

Ministerstvo dopravy po ukončení letošní plavební sezóny vyhodnotí analytická data získaná v rámci kontrolní činnosti Státní plavební správy a Policie ČR a po jejich vyhodnocení se ve spolupráci se zmíněnými orgány v rámci plavebního dozoru v roce 2016 zaměří na problematické lokality.

Závěrem mi dovoluji 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



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