**D Ô V O D O V Á S P R Á V A**

1. **Všeobecná časť**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky predkladá návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony.

Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov upravuje podmienky vykonávania vnútrozemskej plavby, práva a povinnosti právnických osôb a fyzických osôb zúčastnených na vnútrozemskej plavbe, podmienky podnikania vo vodnej doprave, podmienky regulácie trhu vo vodnej doprave, pôsobnosť orgánov štátnej správy a štátneho odborného dozoru na úseku vnútrozemskej plavby, klasifikáciu a technickú spôsobilosť plavidiel, práva a povinnosti členov posádky plavidla, odborné vyšetrovanie plavebných nehôd a sankcie za porušenie povinností ustanovených týmto zákonom.

Návrhom zákona sa odstraňujú nedostatky vyplývajúce z aplikačnej praxe a zo zmien vzniknutých revidovaním Európskych pravidiel pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI), čím sa zároveň plní jedna z úloh Programového vyhlásenia vlády Slovenskej republiky SR na roky 2023 – 2027 v časti Vnútrozemská plavba.

Návrhom zákona sa na základe aplikačnej praxe precizuje úprava štátneho odborného dozoru vykonávaného Dopravným úradom nad plavidlami, vodnými cestami a prístavmi tak, aby bola dôslednejšie zabezpečená bezpečná plavebná prevádzka pre jej všetkých účastníkov. S tým súvisí aj zvýšenie pokút za priestupky a správne delikty tak, aby mali represívny účinok a zároveň aj preventívny účinok. Taktiež sa vyžaduje aj zmena správnych poplatkov v riešenej oblasti s prihliadnutím na administratívnu náročnosť jednotlivých úkonov.

Ďalším cieľom návrhu zákona je úprava ustanovení v oblasti prevádzky verejných prístavov na zabezpečenie efektívnejšieho vymáhania dodržiavania prevádzkového poriadku verejných prístavov.

Návrh zákona predpokladá pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy zavedením dvoch nových správnych poplatkov a tiež zvýšením pokút za priestupky a správne delikty.

Návrh zákona predpokladá na podnikateľské prostredie pozitívne vplyvy znížením administratívnej záťaže podnikateľov a zrušením ciachovania plavidiel, ktoré nie sú určené na prepravu nákladu. Mierne zvýšenie negatívnych vplyvov na podnikateľské prostredie bude spôsobené zavedením nových správnych poplatkov.

Vplyvy služby verejnej správy pre občana budú na jednej strane pozitívne z dôvodu zníženia administratívnej záťaže občana a aj verejnej správy a na druhej strane budú aj negatívne z dôvodu zavedenia nových správnych poplatkov a tým spojenej administratívnej záťaže na strane občana aj na strane verejnej správy.

Návrh zákona nepredpokladá žiadne sociálne vplyvy, vplyvy na životné prostredie, vplyvy na informatizáciu spoločnosti a ani vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu.

Návrh zákona je v súlade s ústavou, s ústavnými zákonmi a nálezmi ústavného súdu, s inými zákonmi, s medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná a s právom Európskej únie.

Návrh zákona nie je predmetom vnútrokomunitárneho pripomienkového konania.

1. **Osobitná časť**

**Čl. I**

K bodu 1

Precizuje sa pojem „malé plavidlo“ podľa kapitoly 1 čl. 1.01 Európskych pravidiel pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI).

K bodu 2

Navrhovanou právnou úpravou sa precizuje  pojem „vlastník plavidla“ tak, aby sa pod týmto pojmom rozumeli aj tí vlastníci plavidiel, ktoré nie sú zapísané v registri plavidiel v súlade   
s § 24 zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“).

K bodom 3, 7, 9, 38 a 53

Navrhovanou úpravou sa bližšie špecifikuje a precizuje platná právna úprava.

V § 2 písm. l) zákona sa ustanovuje, že prevádzkovateľom môže byť vlastník alebo ten, kto vykonáva prevádzku plavidla vo vlastnom mene a na základe zmluvy s vlastníkom plavidla. Návrhom sa precizuje, že prevádzkovateľom plavidla, ktorého vlastníkom je štát je buď jeho správca v súlade so zákonom Národnej rady Slovenskej republiky č. [278/1993 Z. z.](https://www.slov-lex.sk/ezbierky-fe/pravne-predpisy/SK/ZZ/1993/278/) o správe majetku štátu v znení neskorších predpisov alebo ten, kto prevádzkuje toto plavidlo na základe zmluvy uzatvorenej s jeho správcom.

Z dôvodu úpravy pojmu „prevádzkovateľ plavidla“ sa upravujú aj znenia § 5 ods. 7 písm. a) (v bode 7), § 5 ods. 12 (v bode 9), § 35 (v bode 38) a § 42 (v bode 53) zákona, lebo ich súčasné znenie nerozlišuje, či je Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, orgány finančnej správy alebo Dopravný úrad vlastníkom alebo prevádzkovateľom plavidla, bez ohľadu na ich reálne využitie. V praxi môže nastať situácia, že napr. Dopravný úrad je prevádzkovateľom plavidla, pričom vlastník plavidla je odlišný subjekt a podľa súčasnej právnej úpravy by sa výnimka z ustanovení zákona podľa § 42 uplatňovala aj na tento subjekt, čo nie je žiadúce.

K bodu 4

Vodnou cestou je vodný tok alebo iná vodná plocha, ako sú povrchové, podzemné a banské vody, ktoré sú splavné pre daný typ plavidla a na ktorých nie je plavba zakázaná. Sledované vodné cesty sú určené vyhláškou MDPT SR č. 22/2001 Z. z. Pojem „plavebná dráha“ znamená podľa kapitoly 1 čl. 1.01 Európskych pravidiel pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI) tú časť vodnej cesty, ktorá môže byť za daných podmienok využitá na plavbu.

Podľa § 3 ods. 2 zákona je správca vodného toku, ktorý plní úlohy prevádzkovateľa vodnej cesty, zodpovedný za udržiavanie a zlepšovanie podmienok na prevádzku plavidiel na sledovaných vodných cestách. Správca vodného toku zodpovedá za vytýčenie plavebnej dráhy, za vyznačenie plavebných prekážok na vodných cestách a ich odstraňovanie na základe pokynov Dopravného úradu.

Správa vodných tokov podľa § 48 ods. 5 písm. q) vodného zákona zahŕňa aj činnosť „zabezpečovať úlohy prevádzkovateľa vodnej cesty a vytyčovať plavebnú dráhu za náhradu,“. Podľa § 78 ods. 3 písm. e) vodného zákona sa platbami za užívanie povrchových vôd spoplatňujú vodohospodárske služby, ktoré poskytuje správca vodného toku a slúžia na úhradu nákladov spojených s týmito službami a so správou vodných tokov a správou povodia. Platby sa platia aj za používanie vôd na plavbu na vodných cestách a za poskytovanie ďalších služieb vo verejnom záujme. Výška platieb za užívanie povrchových vôd sa podľa § 78 ods. 3 písm. e) vodného zákona určuje podľa [§ 1 nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 755/2004 Z. z.](https://www.slov-lex.sk/ezbierky-fe/pravne-predpisy/SK/ZZ/2004/755/#paragraf-1), ktorým sa ustanovuje výška neregulovaných platieb, výška poplatkov a podrobnosti súvisiace so spoplatňovaním užívania vôd.

Používanie verejných prístavov podlieha úhrade. Výšku úhrady za používanie verejných prístavov určuje a vyberá prevádzkovateľ verejných prístavov na základe sadzobníka schváleného Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) a výnosy z úhrad sú príjmom prevádzkovateľa verejných prístavov.

Už niekoľko rokov sa prevádzkovateľ verejných prístavov obracia so žiadosťou o bagrovanie prístavných polôh v obvodoch verejných prístavov, okrem bagrovania plavebnej dráhy, ktoré správca vodných tokov vykonáva v súlade s vyššie uvedeným. Prístavné polohy však neudržiava z dôvodu nedostatku finančných prostriedkov, i keď mu to vyplýva z vodného zákona. Tým je však ohrozená bezpečnosť prevádzkovaných plavidiel zachádzajúcich na tieto polohy a to hlavne v čase nízkeho vodostavu vodného toku zapríčineného obdobím sucha. Aby bolo možné bagrovanie prístavných polôh v obvodoch verejných prístavov vykonávať priamo ich prevádzkovateľom na jeho náklady tak, aby zabezpečil požadovanú hĺbku pre plavidlá a bezpečné vykonávanie prevádzky plavidiel vo verejných prístavoch, t. j. nakládky a vykládky, nastupovania a vystupovania cestujúcich a ďalšie činnosti plavidiel, je potrebné mu stanoviť takú kompetenciu. Takže doplnením § 3 ods. 2 zákona bude prevádzkovateľ verejných prístavov zodpovedný za odstraňovanie riečneho materiálu v akvatóriu obvodov verejných prístavov okrem plavebnej dráhy, kde táto kompetencia zostane správcovi vodných tokov.

K bodom 5 a 6

Činnosť na vodnej ceste alebo v jej ochrannom pásme, ktorá by mohla ovplyvniť plynulosť plavby, spôsobiť dočasné alebo trvalé obmedzenie plavebnej prevádzky alebo prerušenie plavebnej dráhy, možno vykonávať len po predchádzajúcom súhlase Dopravného úradu. Dopĺňajú sa lehoty, dokedy musí Dopravný úrad vydať a zverejniť plavebné opatrenia pred plánovanou činnosťou na vodnej ceste alebo v jej ochrannom pásme z dôvodu, aby sa vodcovia plavidiel a prevádzkovatelia plavidiel vedeli na isté činnosti a obmedzenie plavebnej prevádzky na vodnej ceste včas pripraviť a plánovať si tak plavbu. Týmto návrhom sa zároveň harmonizuje čas vydávania plavebných opatrení, ktoré nariaďujú zastavenie plavby s odporúčaním medzinárodnej organizácie Dunajská komisia a výstupmi pracovnej skupiny PA 1a EUSDR (Stratégie EÚ pre Dunajský región) zriadenej EK.

K bodu 8

Ide o legislatívnotechnickú úpravu súvisiacu s bodom 17.

K bodu 10

Špecifikujú sa následky, keď prevádzkovateľ plavidla nedodržiava prístavný poriadok vydaný prevádzkovateľom verejných prístavov. Prevádzkovateľ verejných prístavov na území Slovenskej republiky prevádzkuje verejné prístavy, pričom v rámci predmetu činnosti je oprávnený uplatňovať zmluvné a zákonné nároky voči prevádzkovateľom plavidiel, ktorí porušujú prístavný poriadok. Prevádzkovateľ verejných prístavov, potom ako zistí pravidelnou kontrolou porušenie prístavného poriadku zo strany prevádzkovateľa plavidla, najprv vyzve prevádzkovateľa plavidla, ktorý porušuje prístavný poriadok, aby vykonal nápravu a prístavný poriadok prestal porušovať. Vo výzve sa určí aj lehota na nápravu a tiež upovedomenie o tom, že pokiaľ nedôjde k náprave, tak prevádzkovateľ verejných prístavov je oprávnený plavidlo tohto prevádzkovateľa premiestniť do inej časti verejného prístavu; to však nebude mať vplyv na nutnosť vykonania nápravy prevádzkovateľom tohto plavidla. Ak prevádzkovateľ plavidla na výzvu prevádzkovateľa verejného prístavu nereaguje a s porušovaním prístavného poriadku neprestane vzniká prevádzkovateľovi verejného prístavu právo premiestniť toto plavidlo na náklady prevádzkovateľa plavidla do inej časti verejného prístavu. Pokiaľ nie je prevádzkovateľ tohto plavidla zároveň jeho majiteľom, výzva sa zašle na vedomie aj jeho majiteľovi, aby vedel o nedbalom nakladaní prevádzkovateľa s jeho plavidlom, ktoré môžu viesť pri pokračovaní nedodržiavania prístavného poriadku k ďalším krokom prevádzkovateľa verejných prístavov. Postup premiestnenia plavidla do inej časti verejného prístavu ako následok porušenia prístavného poriadku rešpektuje v každom jeho štádiu vlastnícke a užívacie práva prevádzkovateľa plavidla, keďže tento má možnosť po doručení výzvy na vykonanie nápravy upustiť od porušovania prístavného poriadku alebo oznámiť prevádzkovateľovi verejného prístavu skutočnosti, pre ktoré podľa neho nedochádza z jeho strany k porušovaniu prístavného poriadku. V prípade nedosiahnutia konsenzu ohľadne porušenia prístavného poriadku a premiestnenia plavidla do inej časti verejného prístavu má prevádzkovateľ plavidla právo domáhať sa súdnou cestou svojich práv podľa platného právneho poriadku. Ak pri samotnom premiestnení plavidla prevádzkovateľ verejných prístavov spôsobí škodu na majetku, tak prevádzkovateľ verejných prístavov zodpovedá za takto ním spôsobenú škodu podľa všeobecne záväzných právnych predpisov.

K bodom 11 a 13

Ide o legislatívnotechnickú úpravu ustanovení súčasného zákona súvisiacu s pomenovaním všeobecného jednoznačného identifikátora právnických osôb, fyzických osôb - podnikateľov, orgánov verejnej moci, podnikov zahraničných osôb a ich organizačných zložiek v Slovenskej republike „identifikačné číslo organizácie“ podľa zákona č. 272/2015 Z. z. o registri právnických osôb, podnikateľov a orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

K bodu 12

Žiadateľ o vydanie licencie bude môcť svoju finančnú spôsobilosť, t. j., že má dostatočnú hodnotu čistého obchodného imania na začatie podnikania v medzinárodnej verejnej vodnej doprave a na jeho pokračovanie, preukázať okrem účtovnej závierky overenej audítorom alebo potvrdením o vinkulácii peňazí na účte v banke aj potvrdením o notárskej úschove.

K bodu 14

Vykonávaním technickej prehliadky plavidla, ktoré podlieha registrácii a súčasne podlieha povinnej klasifikácii, poveruje ministerstvo právnickú osobu, ktorá spĺňa požiadavky podľa § 22a ods. 7 zákona. K daným požiadavkám na poverenie sa navrhuje doplniť, že musí ísť o právnickú osobu etablovanú v rámci niektorého z členských štátov Európskej únie alebo štátov, ktoré sú zmluvnou stranou Dohody o Európskom hospodárskom priestore. Dôvodom je, že ministerstvo vykonáva dohľad nad dodržiavaním podmienok stanovených v poverení nad poverenou osobou, prípadne vykonáva preverenie sťažností voči výkonu technickej prehliadky plavidla touto poverenou osobou. Slovenská republika je členským štátom Európskej únie (EÚ) a musí sa riadiť právnymi aktami EÚ. Oblasť vykonávania technických prehliadok plavidiel, ktoré podliehajú registrácii a súčasne podliehajú povinnej klasifikácii je riešená a harmonizovaná právom EÚ. Preto je jednou z hlavných podmienok, aby plavidlá prevádzkované na prepojených vodných cestách EÚ boli technicky spôsobilé počas svojej prevádzky v súlade s normou ES-TRIN, ktorá je menená a dopĺňaná právnymi aktami EÚ každé dva roky. Podľa zákona je možné poveriť vykonávaním technickej prehliadky plavidla aj právnickú osobu, ktorá má sídlo na území tretieho štátu. Pre ministerstvo je však veľmi obtiažne a finančne náročné (v čase konsolidácie až nemožné) dohliadať na dodržiavanie vykonávania technických prehliadok plavidiel v tretích krajinách.

Upravuje sa aj poznámka pod čiarou k odkazu 12e, keďže zákonom č. 53/2023 Z. z. o akreditácii orgánov posudzovania zhody bol zrušený zákon č. 505/2009 Z. z. o akreditácii orgánov posudzovania zhody a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

K bodom 15 a 16

Dopĺňa sa možnosť poveriť schvaľovaním technickej dokumentácie podľa § 39 písm. d) prvého bodu zákona a typovej dokumentácie podľa § 39 písm. d) druhého bodu zákona osobu, ktorá splní zákonom ustanovené podmienky. Rozširuje sa tak kompetencia Dopravného úradu o poverovanie osôb podľa § 22b ods. 4 zákona na schvaľovanie technickej a typovej dokumentácie malého plavidla.

K bodom 17

Upravuje sa konanie na vydanie súhlasu s usporiadaním verejného podujatia podľa kapitoly 1 čl. 1.23 Európskych pravidiel pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI), ktoré vydáva Dopravný úrad podľa § 39 písm. h) zákona. V praxi sa často stáva, že žiadosť je podaná krátko pred plánovaným uskutočnením verejného podujatia, pričom nie je úplná. Navrhovaná zmena prispeje k tomu, aby tieto žiadosti boli zo strany usporiadateľov verejných podujatí podávané v dostatočnom časom predstihu a zároveň, aby obsahovali potrebné informácie a podklady pre vydanie súhlasu na uskutočnenie verejného podujatia.

K bodu 18

Nahradením zmluvy o budúcej zmluve súhlasom prevádzkovateľa verejného prístavu, sa odstraňujú problémy, ktoré vznikajú v praxi, hlavne vzhľadom na charakter zmluvy o budúcej zmluve, ktorá zaväzuje zmluvné strany uzavrieť v určenej dobe budúcu zmluvu.

K bodu 19

Upravuje sa maximálna doba platnosti povolenia státia plávajúceho zariadenia tak, aby už nebola viazaná na dobu platnosti lodného osvedčenia, maximálne však na 10 rokov, čo je v súlade s § 28 ods. 8 zákona. Zníži sa tak administratívne zaťaženie prevádzkovateľov týchto plávajúcich zariadení a aj Dopravného úradu.

K bodu 20

Ide o legislatívnotechnickú úpravu súvisiacu s bodom 18.

K bodu 21

Dopĺňajú sa a spresňujú údaje poskytované právnickou osobou a fyzickou osobou pri zápise do registra plavidla s cieľom dosiahnutia efektívnejšej komunikácie s touto osobou pri ďalších úkonoch súvisiacich s registrom plavidiel.

K bodu 22

Upravuje sa § 24 ods. 2 z aplikačného hľadiska, pričom bude naďalej dodržaná ochrana osobných údajov aj možnosť podať žiadosť o nahliadanie do registra plavidiel, robenie výpisov alebo odpisov z registra plavidiel alebo o sprístupňovanie údajov z registra plavidiel vrátane osobných údajov, ktoré sa do registra zapisujú, a to na základe zákona o slobode informácií.

K bodu 23

Navrhuje sa pre zápis plávajúceho zariadenia do registra plavidiel ustanoviť samostatný parameter, a to plochu paluby bez výstupkov napr. na vyviazanie medzi sebou alebo na vyviazanie plávajúceho zariadenia o breh, keďže zisťovanie užitočnej hmotnosti plávajúceho zariadenia je technologicky náročné.

K bodu 24

Pri zápise plávajúceho zariadenia do registra plavidiel nebude potrebné predkladať vyhlásenie o zhode vydané výrobcom pre malé plavidlá, ktoré sú klasifikované ako plávajúce zariadenia, keďže na plávajúce zariadenia sa nevzťahuje nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 77/2016 Z. z. o sprístupňovaní rekreačných plavidiel a vodných skútrov na trhu v znení nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 329/2019 Z. z.

K bodu 25

Povinnosť prevádzkovateľa odovzdať Dopravnému úradu všetky lodné listiny pred výmazom plavidla z registra plavidiel sa ponecháva iba pre malé plavidlá. Z povinnosti sa vynímajú všetky ostatné plavidlá, keďže tie môžu mať vydané jednotlivé lodné listiny rôznymi príslušnými orgánmi v rámci celej Európskej únie (EÚ) a ich výmazom z registra plavidiel a preregistrovaním v inom členskom štáte EÚ tieto lodné listiny nestrácajú platnosť.

K bodu 26

Upravuje sa materiálna publicita registra plavidiel. Princípom materiálnej publicity sa vo vzťahu k tretím osobám realizuje zásada ochrany dobrej viery tretích osôb. Register plavidiel nemá konštitutívny charakter, ide o evidenciu s deklaratórnym účinkom. V praxi sa stáva, že niektoré údaje zapísané v tejto evidencii nezodpovedajú objektívnej skutočnosti. Je však dôležité, aby táto evidencia bola aj napriek tomu použiteľná a riadne slúžila svojmu účelu. Preto je potrebné vykonať legislatívnu zmenu, z ktorej bude jednoznačne vyplývať, že údaje zapísané v registri plavidiel sú pravdivé a správne pokiaľ sa nepreukáže opak. Navrhovanou zmenou sa tak zavedie prezumpcia správnosti zapísaných údajov.

K bodu 27

Ustanovenie sa zosúlaďuje s kapitolou 2 čl. 2.03 Európskych pravidiel pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI) a Dohovorom o ciachovaní lodí vnútrozemskej plavby prijatom 15. februára 1966 v Ženeve, podľa ktorých ciachovanie plavidla slúži na zistenie hmotnosti nákladu na základe ponoru plavidla a slúži aj na zistenie najväčšieho prípustného výtlaku zodpovedajúceho rovine vodorysky plavidla.

Sú druhy plavidiel, ktoré nie sú určené na prepravu cestujúcich a ani na prepravu tovaru a také plavidlá preto nie je potrebné ciachovať. Osobné lode, ktoré slúžia na prepravu cestujúcich však neprepravujú tovar, preto ich tiež nie je potrebné ciachovať. Ciachovanie plavidiel, ktoré nie sú určené na prepravu tovaru, tak predstavuje zbytočnú administratívnu záťaž pre správny orgán a administratívnu a finančnú záťaž pre prevádzkovateľov takých plavidiel.

K bodu 28

Ide o legislatívnotechnickú úpravu.

K bodom 29 a 30

Ide o zosúladenie ustanovenia podľa revidovaného znenia kapitoly 1 čl. 1.10 Európskych pravidiel pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI), ktorý ustanovuje originály ktorých dokumentov, okrem lodných listín, musia byť na plavidle uložené počas prevádzky, pričom pri potvrdení o vydaní lodného denníka a návode na obsluhu a bezpečnostný poriadok plavidla používajúceho skvapalnený zemný plyn ako palivo ide o nové dokumenty, ktoré Dopravný úrad doteraz nevydával.

K bodu 31

Keďže pomocný lodník a učeň lodník sú podľa § 29 ods. 3 zákona členmi posádky plavidla vykonávajúceho plavbu na vodnej ceste, ktorá je prepojená so splavnou sieťou vodných ciest iného členského štátu a zarátavajú sa do minimálneho počtu členov posádky plavidla, ruší sa disproporcia pre vnútroštátneho pomocného lodníka, ktorý je členom posádky plavidla vykonávajúceho plavbu na vodnej ceste, ktorá nie je prepojená so splavnou sieťou vodných ciest iného členského štátu, ale nepatrí do rámca minimálneho počtu členov posádky plavidla.

K bodu 32

Vnútroštátny pomocný lodník nadobúda svoje vedomosti a zručnosti priamo na plavidle bez predchádzajúcich kvalifikačných predpokladov v oblasti vodnej dopravy a nepreukazuje získanie odbornej spôsobilosti, preto mu Dopravný úrad nevydáva preukaz odbornej spôsobilosti. Vydá mu iba vnútroštátnu služobnú lodnícku knižku, kde mu vodca plavidla zapisuje jeho prax na plavidle, pričom práce na plavidle musí vykonávať pod dohľadom odborne spôsobilého člena posádky plavidla, ktorého určí vodca plavidla. Následne, pri dostatočnej plavebnej praxi môže získať odbornú spôsobilosť vnútroštátny lodník a vykonávať práce na plavidle samostatne.

K bodu 33

Precizuje sa § 31 ods. 1 zákona, ktorý ustanovuje podmienky pre prevádzkovanie malých plavidiel podliehajúcich registrácií, osobitne pre fyzické osoby a osobitne pre právnické osoby. Pojem „fyzická osoba“ v sebe zahŕňa nielen človeka ako jednotlivca, ale aj subjekt, ktorý vykonáva podnikateľskú činnosť na základe zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „živnostenský zákon“), a preto použitie slov „alebo podnikateľ“  na konci vety v § 31 ods. 1 zákona je nadbytočné. Zároveň sa vypúšťa odkaz na prílohu č. 2 Skupina 214 – Ostatné živnostenského zákona, nakoľko je obsolétny - takýto druh viazanej živnosti sa vo vzťahu k prevádzke malých plavidiel už nenachádza v živnostenskom zákone.

K bodu 34

Podľa § 31 ods. 1 zákona môže viesť malé plavidlo s pohonom do 4 kW aj osoba, ktorá dosiahla vek 8 rokov a nie je držiteľom preukazu vodcu malého plavidla, ak vykonáva športovú činnosť na vodných plochách vymedzených plavebným opatrením. Úpravou sa precizuje, že táto osoba musí byť preukázateľne vedená v zdrojovej evidencii športovej organizácie zapísanej v registri právnických osôb v športe podľa zákona č. 440/2015 Z. z. o športe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, aby nedochádzalo k zneužívaniu tohto ustanovenia.

K bodu 35

Aplikačnou praxou pri vykonávaní kvalifikačných kurzov na získanie odbornej spôsobilosti vodcu malého plavidla sa zistilo, že je možné znížiť povinný rozsah hodín teoretickej časti aj praktickej časti kvalifikačného kurzu pre každú kategóriu, bez toho, aby to malo negatívny vplyv na získanie dostatočných vedomostí a zručností na vedenie malého plavidla.

K bodu 36

Upravujú sa kvalifikačné požiadavky na školiteľa vykonávajúceho kvalifikačný kurz odbornej spôsobilosti vodcu malého plavidla pre danú kategóriu.

K bodu 37

Precizuje sa okruh plavidiel, ktoré podliehajú povinnej klasifikácii.

K bodom 39 a 40

Upravuje sa ustanovenie, podľa ktorého správny orgán zadržal neplatné lodné osvedčenie, lodné osvedčenie malého plavidla alebo osvedčenie o schválení plavidla, čo však nemá význam, lebo bez platných lodných listín plavidlo nesmie byť prevádzkované bez ohľadu na to, či sú neplatné lodné listiny odobraté alebo nie sú odobraté a pre správny orgán vykonanie tohto ustanovenia znamená zbytočnú administratívnu záťaž. Precizuje sa, že ak správny orgán zistí, že na plavidle je neplatné lodné osvedčenie, lodné osvedčenie malého plavidla alebo osvedčenie o schválení plavidla, môže zakázať plavidlu pokračovať v plavbe, kým nebudú prijaté uložené opatrenia nevyhnutné na nápravu.

K bodom 41 až 43

Ide o právnu úpravu, ktorá konkretizuje podmienky získavania, spracovávania a uchovávania osobných údajov v podobe obrazových, zvukových a iných záznamov plavebnými inšpektormi pri výkone štátneho odborného dozoru. Cieľom tejto právnej úpravy je zaistiť bezpečnosť spracovávaných osobných údajov a náležite tak chrániť práva dotknutých osôb.

K bodu 44

Dopĺňa sa priestupok za porušenie toho, keď prevádzkovateľ plavidla neoznámi Dopravnému úradu akékoľvek zmeny údajov zapisovaných do registra a nedoloží o tom doklady, a to najneskôr do 30 dní odo dňa, keď táto skutočnosť nastala.

K bodu 45

Vypúšťa sa priestupok, ktorý je duplicitný s priestupkom ustanoveným v písmene a) a za ktorý Dopravný úrad nikdy neuložil sankciu.

K bodu 46

V súčasnosti platné výšky pokút za ustanovené priestupky už nemajú represívny účinok a ani preventívny účinok a neboli dlhodobo menené, preto sa navrhuje zvýšiť pokuty za priestupky na 2 000 eur, pričom v blokom konaní bude možné uložiť za priestupok pokutu do 1 000 eur a v rozkaznom konaní bude možné uložiť za priestupok pokutu do 2 000 eur.

Za priestupky podľa odseku 1, okrem priestupkov týkajúcich sa povinnosti používania vlajok a štandardy prezidenta (§ 25), povinnosti oznámiť Dopravnému úradu akékoľvek zmeny údajov zapisovaných do registra a doložiť o tom doklady, a to najneskôr do 30 dní odo dňa, keď táto skutočnosť nastala a povinnosti prevádzkovať plavidlo na vodnej ceste len s uzavretým poistením zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou plavidla, bude možné uložiť aj zákaz činnosti do jedného roka.

K bodom 47, 50 a 51

V súčasnosti platné výšky pokút za ustanovené správne delikty už nemajú represívny účinok a ani preventívny účinok a neboli dlhodobo menené, preto sa navrhuje zvýšiť pokuty za správne delikty v priemere o dvojnásobok pri dolnej aj hornej hranici.

K bodom 48 a 49

V bode 48 sa vypúšťa správny delikt z dôvodu jeho neaplikovateľnosti a vzhľadom na to, že k porušeniu predmetného ustanovenia dochádza hlavne fyzickou osobou, ktorá je riešená v rámci priestupkového konania. Novým správnym deliktom sa postihuje individuálna stavba malého plavidla bez súhlasu Dopravného úradu.

Dopĺňajú sa nové správne delikty v intenciách súčasného znenia zákona, ktoré doteraz nemohli byť efektívne postihované. Čo sa týka sankcionovania za preťažované plavidlo, t. j. za plavidlo na ktorom je viac osôb ako je povolené, je možné už v súčasnosti uložiť pokutu vodcovi plavidla za priestupok podľa § 40 ods. 1 písm. b) zákona. Najmä na pltiach sa však častokrát tento delikt opakuje a plavidlá sú preťažované zámerne prevádzkovateľom plavidla (vlastníkom) za vidinou zisku na úkor bezpečnosti plavebnej prevádzky a bezpečnosti zdravia prepravovaných osôb. Preto sa navrhuje doplniť nový správny delikt, ktorým sa bude sankcionovať prevádzkovateľ plavidla, na ktorom bol prekročený maximálny povolený počet prepravovaných osôb uvedený v lodnom osvedčení plavidla o viac ako dve osoby. Pri nižšom prekročení počtu osôb na plavidle sa naďalej bude postupovať podľa § 40 ods. 1 písm. b) zákona.

K bodu 52

Ustanovuje sa, že ak prevádzkovateľ plavidla opakovane poruší ustanovenia zákona podľa odseku 3 písm. a), t) a u), správny orgán mu uloží pokutu v rozmedzí od 2 000 eur do 50 000 eur.

K bodu 54

Ide o legislatívno-technickú úpravu súvisiacu s bodom 32. Podľa § 29 ods. 7 zákona na funkciu vnútroštátny pomocný lodník môže byť zaradená fyzická osoba, ktorá je zdravotne spôsobilá, preto je potrebné doplniť ustanovenie § 43g ods. 10 o podmienku, že vnútroštátny pomocný lodník musí spĺňať aj zdravotnú spôsobilosť podľa prílohy č. 5 (Minimálne požiadavky na zdravotnú spôsobilosť) vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 423/2021 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o kvalifikačných predpokladoch člena posádky plavidla vykonávajúceho plavbu na vnútrozemskej vodnej ceste, ktorá nie je prepojená so splavnou sieťou vodných ciest iného členského štátu a o kvalifikačných predpokladoch vodcu malého plavidla.

K bodu 55

Ustanovujú sa prechodné ustanovenia, podľa ktorých sa konania a kvalifikačné kurzy na vodcu malého plavidla začaté podľa súčasného znenia zákona dokončia podľa tohto znenia.

K bodu 56

Do transpozičnej prílohy zákona sa vkladá transpozičný odkaz na delegovanú smernicu Komisie (EÚ) 2022/2407 z 20. septembra 2022, ktorou sa menia prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES, aby sa zohľadnil vedecký a technický pokrok (Ú. v. EÚ L 317, 9. 12. 2022) a delegovanú smernicu Komisie (EÚ) 2025/149 z 15. novembra 2024, ktorou sa menia prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES, aby sa zohľadnil vedecký a technický pokrok (Ú. v. EÚ L, 2025/149, 24. 1. 2025), ktoré Slovenská republika preberá do svojho právneho poriadku uverejnením oznámení o zmenách a doplnkoch Európskej dohody o medzinárodnej preprave nebezpečného tovaru po vnútrozemských vodných cestách (ADN) v Zbierke zákonov Slovenskej republiky. Pre úplné prebratie predmetných smerníc je potrebné uviesť v príslušných právnych predpisoch aj odkaz na uvedené smernice. Tento transpozičný odkaz sa dopĺňa do zákona č. 338/2000 Z. z., ktorý sa v § 5c na dohodu ADN odvoláva.

**Čl. II**

K bodu 1

Do položky 93 v Sadzobníku správnych poplatkov sa dopĺňa poplatok za vykonanie teoretickej skúšky na získanie osobitného povolenia pri plavbe na vodných cestách so špecifickým rizikom, ktoré sú prepojené so splavnou sieťou vodných ciest iného členského štátu v súlade s § 30 ods. 13 a 14 zákona.

K bodu 2

Vypustenie ustanovenia súvisí s bodom 32 v čl. I návrhu zákona. Podľa tejto úpravy sa upúšťa od vydania preukazu odbornej spôsobilosti vnútroštátnemu pomocnému lodníkovi.

K bodu 3

Úprava súvisí s bodom 29 v čl. I návrhu zákona Do položky 93 v Sadzobníku správnych poplatkov sa dopĺňa poplatok za vydanie potvrdenia o vydaní lodného denníka.

K bodu 4

Úprava súvisí s bodom 27 v čl. I návrhu zákona, podľa ktorej ciachovanie plavidla bude vykonávané iba na plavidlách určených na prepravu nákladu v súlade s kapitolou 2 čl. 2.03 Európskych pravidiel pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI) a Dohovorom o ciachovaní lodí vnútrozemskej plavby prijatom 15. februára 1966 v Ženeve.

K bodu 5

Do položky 94 v Sadzobníku správnych poplatkov sa dopĺňa nový poplatok za vydanie kontrolnej knihy odovzdaných olejov, ktorý vydáva Dopravný úrad na základe žiadosti prevádzkovateľa plavidla podľa § 28 ods. 15 zákona. Vydanie kontrolnej knihy odovzdaných olejov doteraz nebolo spoplatnené, avšak vzhľadom na narastajúce náklady na zabezpečenie tlače tohto dokumentu je potrebné pristúpiť k spoplatneniu jeho vydania.

**Čl. III**

Na vydanie súhlasu na usporiadanie verejného podujatia podľa kapitoly 1 čl. 1.23 Európskych pravidiel pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI), ktoré vydáva Dopravný úrad podľa § 39 písm. h) zákona sa ustanovuje, že prílohou k žiadosti je aj súhlas štátneho orgánu ochrany prírody a krajiny, ak sa má verejné podujatie konať v chránenom území alebo jeho ochrannom pásme. Preto je potrebné túto kompetenciu doplniť do zákona č. 543/2002   
Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov do § 68 písm. w) ako štvrtý bod.

**Čl. IV**

Úprava súvisí s bodom 4 v čl. I návrhu zákona, podľa ktorej sa o bagrovanie prístavných polôh v územných obvodoch verejných prístavov bude starať prevádzkovateľ týchto verejných prístavov, ktorý vyberá úhrady za používanie verejných prístavov od ich užívateľov na základe sadzobníka úhrad za používanie verejných prístavov schváleného ministerstvom dopravy.

Na to, aby prevádzkovateľ verejných prístavov mohol efektívne, rýchlo a bez obštrukcií vykonávať údržbu prístavných polôh v obvode verejných prístavov na svoje náklady, čím finančne odbremení štátny rozpočet (a správcu vodných tokov), bude tiež vyňatý z  povoľovania orgánu štátnej vodnej správy, ktoré je potrebné na ťažbu piesku, štrku, bahna, t. j. riečneho materiálu s výnimkou liečivého bahna z pozemkov tvoriacich koryto podľa § 23 ods. 1 písm. b) vodného zákona, rovnako ako je to u správcu vodného toku podľa § 23 ods. 2 vodného zákona.

**Čl. V**

Ustanovuje sa účinnosť v súlade s lehotou potrebnou na prerokovanie návrhu zákona   
a legisvakanciou tak, aby sa so zákonom ešte pred nadobudnutím jeho účinnosti mohli oboznámiť všetci, ktorým je určený.