**D Ô V O D O V Á S P R Á V A**

**Všeobecná časť**

Poslanec Národnej rady Slovenskej republiky Miloš SVRČEK 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 (ďalej len „návrh zákona“).

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 sadzieb 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.

Zároveň sa návrhom zákona preberá delegovaná smernica 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).

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 predpokladá pozitívne vplyvy na rozpočet verejnej správy a na životné prostredie. Návrh zákona predpokladá na podnikateľské prostredie a na služby verejnej správy pre občana pozitívne vplyvy a zároveň aj negatívne vplyvy. Návrh zákona nepredpokladá žiadne sociálne vplyvy, vplyvy na manželstvo, rodičovstvo, rodinu, ani na informatizáciu spoločnosti.

Návrh zákona bol od 22.03.2023 do 30.03.2023 v skrátenom medzirezortnom pripomienkovom konaní (LP/2023/176), v ktorom bolo zaslaných 11 pripomienok, z čoho bola 1 pripomienka zásadná. Zásadnú pripomienku zaslalo MŽP SR k návrhu Čl. III. K zásadnej pripomienke sa viedlo rozporové konanie dňa 04.04.2023 a rozpor bol odstránený. Všetky obyčajné pripomienky boli akceptované.

**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

Navrhuje sa zvýšiť počet dní na vydanie plavebného opatrenia pred plánovanou činnosťou na vodnej ceste alebo v jej ochrannom pásme z dôvodu, aby sa vodcovia plavidiel a prevádzkovatelia plavidiel vedeli na obmedzenie plavebnej prevádzky na vodnej ceste včas pripraviť a plánovať si tak plavbu. Zároveň sa návrhom harmonizuje čas vydávania plavebných opatrení s odporúčaním medzinárodnej organizácie Dunajská komisia a výstupmi pracovnej skupiny PA 1a EUSDR (Stratégie EÚ pre Dunajský región) zriadenej EK.

K bodom 3 a 5

Navrhovanou úpravou sa len bližšie špecifikuje a precizuje už platná právna úprava. § 2 písm. l) zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) ustanovuje, že prevádzkovateľom môže byť vlastník alebo ten, kto vykonáva prevádzku plavidla vo vlastnom mene a na základe zmluvy s vlastníkom plavidla. Súčasné znenie § 5 ods. 7 a § 42 zákona nerozlišuje, či je Dopravný úrad vlastníkom alebo prevádzkovateľom plavidla, bez ohľadu na ich reálne využitie. V praxi môže nastať situácia, že Dopravný úrad je prevádzkovateľom plavidla, pričom vlastník plavidla je odlišný subjekt a podľa súčasnej právnej úpravy by sa výnimka z ustanovení uplatňovala aj na tento subjekt. Účelom aj súčasného znenia tohto ustanovenia je, aby sa ustanovenia § 22 až 23 a § 28 zákona uplatňovali len na plavidlá, ktoré Dopravný úrad využíva pri plnení kompetencií vyplývajúcich z platných právnych predpisov.

K bodu 4

Ide o legislatívno-technickú úpravu súvisiacu s bodom 9.

K bodu 6

Navrhovanou úpravou v odseku 15 sa odstraňuje praktický nedostatok, ktorým je absencia zabezpečovacích prostriedkov v prospech prevádzkovateľa verejného prístavu v prípadoch, kedy prevádzkovateľ verejného prístavu má voči užívateľovi verejného prístavu pohľadávku po splatnosti. Ustanovuje sa vznik zádržného práva prevádzkovateľa verejného prístavu k plavidlu nachádzajúcemu sa vo verejnom prístave s cieľom posilniť právne postavenia prevádzkovateľa verejného prístavu a efektívnosť vymáhania jeho pohľadávok voči dlžníkom, ktorí sú prevádzkovateľmi plavidiel. Vznik zádržného práva vzniká prevádzkovateľovi verejného prístavu v prípade, ak prevádzkovateľ verejného prístavu bude mať voči prevádzkovateľovi plavidla pohľadávku viac ako 90 dní po jej splatnosti. O zadržaní plavidla je prevádzkovateľ verejného prístavu povinný bez zbytočného odkladu upovedomiť prevádzkovateľa plavidla, pričom takéto zadržanie nemá vplyv na povinnosť prevádzkovateľa plavidla naďalej platiť úhradu za používanie verejného prístavu. Zádržné právo prevádzkovateľa verejného prístavu trvá až do úplného uhradenia splatnej pohľadávky.

V odseku 16 sa špecifikujú následky, keď prevádzkovateľ plávajúceho zariadenia nemá s prevádzkovateľom verejného prístavu uzatvorenú zmluvu o užívaní verejného prístavu. Takáto situácia môže nastať nielen v prípade, že k uzatvoreniu takejto zmluvy vôbec nedošlo, ale aj v prípade, ak platnosť zmluvy už skončila. Ak prevádzkovateľ plávajúceho zariadenia na výzvu prevádzkovateľa verejného prístavu plávajúce zariadenie neodstráni z verejného prístavu, vzniká prevádzkovateľovi verejného prístavu právo premiestniť toto plávajúce zariadenie na náklady prevádzkovateľ plávajúceho zariadenia do inej časti verejného prístavu.

V odseku 17 sa dopĺňa oprávnenie prevádzkovateľa verejného prístavu zlikvidovať plavidlo bez platného lodného osvedčenia, ak nie je na základe výzvy odstránené samotným prevádzkovateľom plavidla. Týmto doplnením sa zefektívňuje možnosť nakladania s plavidlami, ktorým zanikla platnosť lodných osvedčení, a teda aj spôsobilosť na prevádzku a naďalej sú umiestnené vo verejnom prístave. Likvidáciu plavidla v takom prípade realizuje prevádzkovateľ verejného prístavu na náklady prevádzkovateľa plavidla, pričom zostatok z prípadného výťažku môže uspokojiť svoju pohľadávku a zostatok vyplatí osobe zapísanej v registri plavidiel ako vlastník likvidovaného plavidla.

Navrhované oprávnenie prevádzkovateľa verejného prístavu naložiť s plavidlom ako s odpadom musí byť v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o odpadoch“), nejde o svojvoľné rozhodnutie prevádzkovateľa prístavu. Na to, aby mohol prevádzkovateľ prístavu naložiť s plavidlom ako s odpadom by predmetné plavidlo muselo spĺňať podmienky ustanovené v zákone o odpadoch. Ďalším krokom by bolo vyhotovenie odborného posudku, ktorý by ho označil za odpad a zároveň je potrebné disponovať Rozhodnutím Okresného úradu, odboru starostlivosti o životné prostredie, že plavidlo je odpad. Až právoplatné a vykonateľné rozhodnutie Okresného úradu, odboru starostlivosti o životné prostredie, by prevádzkovateľa prístavu oprávňovalo na likvidáciu takéhoto plavidla. Účelom návrhu znenia odseku 17 nemá byť neprimerané zasahovanie do vlastníckych práv užívateľov prevádzkovateľom prístavu, ale predmetný návrh má riešiť v budúcnosti neoprávnené umiestňovanie nefunkčných a nepojazdných plavidiel, tzv. vrakov v prístave.

K bodom 7 a 8

Ide o legislatívno-technickú 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 9

Upravuje sa osobitné konanie (mimo správneho konania) 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 neboli úplné. 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 10

Zmluva o budúcej zmluve uzatvorená medzi prevádzkovateľom plavidla a prevádzkovateľom verejného prístavu je dvojstranným právnym úkonom, ktorý má charakter súkromnoprávneho záväzku zmluvných strán. V praxi niekedy dochádza k sporu v súvislosti s platnosťou predmetnej zmluvy. Napríklad, ak bola uzavretá pred niekoľkými rokmi a medzičasom aj následne uzavretá zmluva s prevádzkovateľom verejného prístavu vypršala. Navyše uzavretie zmluvy o budúcej zmluve ešte len vytvára predpoklad na následné uzavretie zmluvy, pričom následné faktické uzavretie zmluvy vôbec nemusí nastať. Nahradením zmluvy o budúcej zmluve súhlasom prevádzkovateľa verejného prístavu, by sa odstránili problémy, ktoré vznikajú v praxi.

K bodu 11

Z hľadiska plavebnej bezpečnosti a plavebného poriadku vo vnútrozemskej plavbe nie je potrebné, aby zriadenie požičovní plavidiel bez vlastného strojového pohonu podliehali povoľovaciemu procesu. Ide napríklad o požičiavanie kanoe a kajakov navrhnutých výlučne na ľudský pohon, ako aj pramíc, šliapacích plavidiel, surfov navrhnutých výlučne na veterný pohon a na ovládanie stojacou osobou alebo stojacimi osobami. V súčasnosti platná právna úprava preto predstavuje zbytočnú administratívnu záťaž ako pre správny orgán, tak aj pre prevádzkovateľov takýchto požičovní plavidiel bez vlastného strojového pohonu.

K bodu 12

Úpravou sa vypúšťa prvá a druhá veta z predmetného ustanovenia § 24 ods. 2 zákona. Z aplikačného hľadiska je neefektívne a v rozpore s účelom zákona, aby pri bežnom nahliadnutí, robení výpisov, odpisov a sprístupňovaní údajov z registra plavidiel postupoval Dopravný úrad výlučne podľa zákona o slobode informácií. Žiadateľ nebude ukrátený na svojich právach, nakoľko táto úprava neobmedzuje právo na podanie žiadosti podľa zákona o slobode informácií. Dopravný úrad pri tejto agende musí postupovať v súlade so zákonom o ochrane osobných údajov a platnou legislatívou EÚ o GDPR.

K bodu 13

Zápis plavidla do registra je spojený s možnosťou prevádzkovania tohto plavidla na vodných cestách. Mnohí prevádzkovatelia plavidiel chcú začať prevádzkovať svoje plavidlá čo najskôr. Je to však pri obmedzenom množstve zamestnancov Dopravného úradu, ktorí sa tejto agende venujú, administratívne náročnejšie. I napriek tomu sa vytvára možnosť urýchleného zápisu malého plavidla do registra plavidiel do troch pracovných dní za navýšený správny poplatok.

K bodu 14

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.

K bodu 15

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 16

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 dojednanom 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.

Plávajúce zariadenie je špecifickým druhom plavidla, ktoré nie je určené na opakované premiestňovanie a ani na prepravu nákladu, preto nepotrebuje ciachovanie. Osobné lode tak isto neslúžia na prepravu nákladu, preto nepotrebujú ciachovanie. Ciachovanie osobných lodí a plávajúcich zariadení tak predstavuje zbytočnú administratívnu a finančnú záťaž pre správny orgán, ako aj pre prevádzkovateľov osobných lodí a plávajúcich zariadení.

K bodu 17

Ide o legislatívno-technickú úpravu, ktorá súvisí s povinnosťou uzatvorenia poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou plavidla. Tá je podľa platného znenia zákona viazaná len na plavidlá, ktoré sú zapísané v registri plavidiel. Do 31.10.2022 sa do registra plavidiel zapisovali plavidlá s výkonom motora od 4 kW a od 1.11.2022 sa do registra plavidiel zapisujú plavidlá s výkonom motora od 11 kW. Preto sa úpravou zabezpečí, aby poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou plavidla muselo mať iba plavidlo zapísané v registri plavidiel s výkonom motora od 11 kW.

K bodom 18 a 19

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 správny orgán doteraz nevydával.

K bodu 20

§ 31 ods. 1 zákona ustanovuje komplexne podmienky pre prevádzkovanie malých plavidiel podliehajúcich registrácií, osobitne pre fyzické osoby a osobitne pre právnické osoby. Pojem „fyzická osoba“ v sebe zahŕňa nie len 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 obsoletný - takýto druh viazanej živnosti sa vo vzťahu k prevádzke malých plavidiel už nenachádza v živnostenskom zákone.

K bodom 21 a 22

Upravuje sa ustanovenie, kedy správny orgán mal zadržať neplatné lodné osvedčenie, lodné osvedčenie malého plavidla alebo osvedčenie o schválení plavidla, čo však nemá význam, lebo bez uvedených platných lodných listín plavidlo nesmie byť prevádzkované tak či tak a pre správny orgán vykonanie tohto ustanovenia znamená zbytočnú administratívnu záťaž. Naopak, 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 bodu 23

Dopĺňajú sa priestupky 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 a tiež za to, ak vodca plavidla prevádzkuje plavidlo, ktoré sa zapisuje do registra plavidiel, na vodnej ceste bez uzavretého poistenia zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou plavidla.

K bodu 24

V súčasnosti platné výšky pokút za ustanovené priestupky už nemajú represívny účinok a ani preventívny účinok a neboli dlhodobo menené, preto sa navrhuje zvýšiť výšky pokút za priestupky až 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 25, 27 a 28

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 výšky pokút za správne delikty v priemere o dvojnásobok pri dolnej aj hornej hranici.

K bodu 26

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 podľa priestupku ustanoveného v § 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 priestupku ustanoveného v § 40 ods. 1 písm. b) zákona.

K bodu 29

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

K bodom 30 a 31

Rušia sa prechodné ustanovenia, týkajúce sa krízovej situácie (zastavenie plynutia lehôt na splnenie niektorých povinností a automatické predlžovanie platnosti, niektorých lodných listín a dokumentov v situácii a za predpokladu, že by toto z objektívnych dôvodov nebolo možné zabezpečiť riadnym spôsobom), keďže mimoriadna situácia naďalej trvá a zároveň sa určujú lehoty, od kedy začnú lehoty znovu plynúť a nebude sa predlžovať platnosť lodných listín. Predmetné ustanovenie je naviazané na mimoriadnu situáciu, ktorá tu je dlhodobo (od r. 2020 až po súčasnosť). Počas celého spomínaného obdobia pretrvávajú účinky tohto ustanovenia. Takýmto spôsobom  je automaticky predlžovaná platnosť niektorých rozhodnutí a to bez toho, aby bol zistený skutočný stav veci a posúdená vecná správnosť zo strany správneho orgánu. V praxi to okrem iného znamená aj to, že sú automaticky predlžované lodné osvedčenia malých plavidiel, povolenia státí plávajúcich zariadení, ciachové preukazy a to bez toho, aby došlo k posúdeniu stavu týchto plavidiel, ako aj k posúdeniu iných relevantných skutočností zo strany správneho orgánu. Takýto stav je z dlhodobého hľadiska nežiadúci a neudržateľný. Vzniknutá situácia môže mať negatívny vplyv aj na bezpečnosť a plynulosť plavebnej prevádzky. Taktiež žiadateľom nič nebráni v tom, aby si podali príslušné žiadosti, splnili všeobecne záväznými právnymi predpismi ustanovené podmienky a získali tak potrebné doklady. Dopravný úrad spomínané lodné listiny a dokumenty vydáva riadne a včas (na tejto skutočnosti nemení nič ani stále pretrvávajúca mimoriadna situácia). V súčasnosti nie je dôvod na to, aby naďalej platila táto právna úprava.

V § 43i ods. 1 sa ustanovuje začatie plynutia lehoty na vypratanie plavidla z verejného prístavu, ak platnosť lodného osvedčenia plavidla skončila a lehoty po splatnosti splatnej peňažnej pohľadávky v súvislosti s používaním verejného prístavu. Lehoty začínajú odznova plynúť až dňom po dni nadobudnutia účinnosti zákona, napriek tomu, že niektoré už uplynuli alebo plynú, aby platili pre všetkých prevádzkovateľov plavidiel vo verejnom prístave rovnaké pravidlá. V odsekoch 2 a 3 sa vzhľadom na zrušenie prechodných ustanovení súvisiacich s mimoriadnou situáciou upravuje možnosť v danej lehote zabezpečiť si platnosť dokladov a znovu začať plniť povinnosti ustanovené zákonom.

K bodu 32

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), ktorú Slovenská republika preberá do svojho právneho poriadku aj uverejnením oznámenia o zmenách a doplnkoch Európskej dohody o medzinárodnej preprave nebezpečného tovaru po vnútrozemských vodných cestách (ADN) v Zbierke zákonov Slovenskej republiky. Pre úplne prebratie predmetnej smernice je potrebné do 30.6.2023 uviesť v príslušných právnych predpisoch aj odkaz na uvedenú smernicu, pretože podľa článku 2 ods. 1 smernice (EÚ) č. 2022/2407 „členské štáty uvedú v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu“. Tento transpozičný odkaz sa preto 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.

K bodu 2

Do položky 93 v Sadzobníku správnych poplatkov sa dopĺňa poplatok za vydanie potvrdenia o vydaní lodného denníka.

K bodom 3 až 8 a 10, 11 a 13

V položke 94 v Sadzobníku správnych poplatkov sa zvyšujú poplatky tak, aby sa v nich premietla miera inflácie a administratívna náročnosť úkonu, ktorý poplatok predstavuje.

K bodu 9

Úprava súvisí s bodom 14 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 dojednanom 15. februára 1966 v Ženeve.

K bodu 12

Poplatok za výmaz plavidla z registra plavidiel a za zápis zmeny údajov do registra plavidiel sa okrem navýšenia aj rozdeľuje na poplatok ak ide o malé plavidlo a na poplatok ak ide o tzv. veľké plavidlo (t. j. plavidlo, ktoré nie je malým plavidlom). Toto delenie lepšie odráža administratívnu náročnosť úkonu, ktorý poplatok predstavuje.

K bodu 14

Do položky 94 v Sadzobníku správnych poplatkov sa dopĺňa nový poplatok za vydanie kontrolnej knihy odovzdaných olejov, ktorej vydanie doteraz nebolo spoplatnené, avšak vzhľadom na narastajúce náklady na zabezpečenie tlače tohto dokumentu je potrebné pristúpiť k spoplatneniu jeho vydania.

K bodu 15

Ustanovuje sa možnosť urýchleného zápisu malého plavidla do registra plavidiel, a to do troch pracovných dní za navýšený správny poplatok. Ak Dopravný úrad žiadosť o urýchlené konanie o zápise malého plavidla do registra plavidiel nevybaví do troch pracovných dní, rozdiel medzi poplatkom zaplateným podľa splnomocnenia za urýchlené rozhodnutie o zápise malého plavidla do registra plavidiel a poplatkom určeným podľa položky 94 musí vrátiť (podľa § 10 zákona o správnych poplatkoch).

K bodu 16

Vzhľadom na úpravu ustanovenia v bode 9 Čl. I návrhu zákona sa upravuje aj znenie písmena e) v prílohe Sadzobník správnych poplatkov časti VI. Doprava položke 95 , keďže zriadenie požičovní plavidiel bez vlastného strojového pohonu nebude podliehať povoľovaciemu procesu.

**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**

Navrhuje sa, aby zákon nadobudol účinnosť 30. júna 2023 vzhľadom na termín transpozície stanovený v smernici (EÚ) 2022/2407.