

komunikacích, resp. ust. § 10 zákona o dra- hách nařídít jako odstranění zdroje ohrožení pozemní komunikace, resp. dráhy či provozu na nich i pokácení stromu, pak je třeba trvat na „nějaké právní formě“ spoluúčasti orgánu ochrany přírody na rozhodování. Připustíme-li výklad, že není potřebné či možné rozhodovat o žádosti o povolení ke kácení dřevin podle § 8 odst. 1 ZOPK⁶⁾, pak orgán ochrany přírody by měl být dotčeným orgánem v řízení vedeném silničním správním úřadem podle § 35 záko- na o pozemních komunikacích, resp. v řízení vedeném drážním právním úřadem podle ust. § 10 zákona o drahách. Podle ust. § 65 ZOPK „*orgán státní správy vydávající rozhodnutí podle zvláštních předpisů, jimiž mohou být dotčeny zájmy chráněné tímto zákonem, tak činí jen po dohodě s orgánem ochrany příro- dy, není-li v zákoně předepsán jiný postup*“ (obdobně podle ust. § 90 odst. 15 ZOPK „*v řízeních podle jiných právních předpisů, v nichž mohou být dotčeny zájmy chráněné tímto zákonem, jsou orgány ochrany přírody dotčenými orgány*“). Vyloučit možnost dotčení zájmů chráněných zákonem o ochraně příro- dy a krajiny při kácení dřevin, ať již rostoucích mimo les, nebo v lese (VKP les, les v ZCHÚ apod.) logicky nelze.

K výše uvedenému názoru o nutnosti apli- kace ust. § 65, resp. § 90 odst. 15 ZOPK při rozhodování o nařízení odstranění zdroje ohrožení silnice spočívajícím ve skácení dvou kusů topolů na silničním pozemku v prů- jezdním úseku města P. se Nejvyšší správní soud v rozsudku č.j. 3 As 164/2014 – 28 ze dne 17. 6. 2015 nijak nevyjádřil. Především pak nemohu souhlasit s názorem, že „*jestli- že bezprostředně hrozil pád stromu či jeho větví na pozemní komunikaci, jednalo se podle Nejvyššího správního soudu o případ předvídaný v § 8 odst. 4 zákona o ochraně přírody a krajiny*“. Jestliže „*v projednávané věci dospěl silniční správní úřad k závěru, že vzhledem ke stavu stromů bezprostředně hrozilo ulomení větví a jejich pád na vozovku, což představovalo přímé ohrožení účastníků silničního provozu*“, tj. jestliže bylo možné (z časového hlediska) a nutné (z věcného hlediska) zjišťovat stav stromů ve správním řízení, pak podmínka zřejmosti a bezprostřed- nosti hrozby obsažená v ust. § 8 odst. 4 ZOPK stěží mohla být splněna. Přijmeme-li názor,

že § 8 odst. 4 ZOPK obsahově koresponduje s krajní nouzí jako okolností vylučující proti- právnost, pak ještě více vynikne rozdíl mezi situací, kdy každý je oprávněn odvrátit přímo hrozící nebezpečí, protože „není čas“ věc řešit standardně ingerencí státních orgánů, a situací, kdy o „dalším postupu“ rozhodují orgány státu ve správním řízení.

Kácení a vysazování dřevin na hrázích vodních děl

Již několikrát jsem se zmínila o ustanovení § 59 odst. 1 písm. j) vodního zákona, které stanoví povinnost vlastníka vodního díla odstraňovat náletové dřeviny z hrází slouží- cích k ochraně před povodněmi, ke vzdouvání vody nebo k akumulaci vody, přičemž vylučuje aplikaci ZOPK s výjimkou ochrany památných stromů, zvláště chráněných druhů rostlin, zvláště chráněných živočichů a volně žijících ptáků. Metodický pokyn odboru obecné ochrany přírody a krajiny MŽP k aplikaci § 8 a § 9 ZOPK v článku 3.3.6 dostatečně vysvět- luje, že povinnost vlastníka vodního díla ozná- mit záměr odstranění dřevin orgánu ochrany přírody, není-li nebezpečí z prodlení, nelze ztotožňovat s oznamovacím režimem podle § 8 odst. 2 ZOPK. Dostatečně také popisu- je, jak má orgán ochrany přírody na základě došlého oznámení prověřit stav věci a zabrá- nit činnosti v rozporu se ZOPK, pokud by se

nejednalo o náletové dřeviny, nebo pokud by kácením dřevin došlo k nedovolenému zása- hu do ochranného režimu památného stromu, zvláště chráněných druhů rostlin, živočichů nebo volně žijících ptáků.

Vzhledem k omezenému rozsahu tohoto pří- spěvku se již zastavím pouze u ustanovení § 58 odst. 2 písm. a) vodního zákona. Podle tohoto ustanovení „*je zakázáno na ochran- ných hrázích vysazovat dřeviny, jezdit po nich vozidly, pokud se nejedná o údržbu, s výjimkou míst k tomu určených*“. Pokud má být zajištěna obnova historických stro- mořadí na takovýchto hrázích (že se nejedná o náletové dřeviny a lze je tedy kácet pouze na základě povolení ke kácení, v němž by měla být uložena také náhradní výsadba, není v praxi zpochybňováno), je nutné citované ustanovení vodního zákona nevykládat jako zákaz bezvýjimečný a v „místech k tomu určených“ výsadbu, resp. dosadbu připustit. Nabízí se argumentace, že existuje-li stro- mořadí v určité poloze dlouhé desítky let, bylo průběžně dosazováno a nikdy nebyly vznášeny námitky ve smyslu ohrožení stability a funkce vodního díla, nelze tvrdit, že nejde o „místo určené“. Obnova historických alejí na hrázích je nutná také z hlediska zajištění ochrany významných krajinných prvků a kra- jinného rázu.

Plavba plavidel se spalovacími motory na Máchově jezeře

Kateřina Dostálová

Vzájemné provázání vyhlášek, zákonů a jejich novelizace často přinášejí nejasnosti - zejména u laické veřejnosti - například v tom, co je povoleno

a co je zakázáno. To je i případ zákonné úpravy provozu plavidel se spalovacími motory na Máchově jezeře.



Pohled na hladinu Máchova jezera od Starých Splavů na vrchol Borný. Foto: Archiv AOPK ČR

- ¹⁾ Jde zejména o dlouhodobě rozporné názory na subjekt povinný pečovat o silniční vegetaci v průjezdních úsecích silnic a dálnic – zda je tímto subjektem vlastník pozemku, na kterém dřeviny rostou (tedy i vlastník/správce pozemní komunikace), nebo obec z titulu péče o veřejnou zeleň na svém území.
- ²⁾ Dosud jediným případem, kdy tak jiný zákon výslovně činí, je ust. § 59 odst. 1 písm. j) vodního zákona, podle něž „*je vlastník vodního díla povinen odstraňovat náletové dřeviny z hrází sloužících k ochraně před povodněmi, ke vzdouvání vody nebo k akumulaci vody; na tyto povinnosti se s výjimkou ochrany památných stromů, zvláště chráněných druhů rostlin, zvláště chráněných živočichů a volně žijících ptáků, nevztahuje zákon o ochraně přírody a krajiny. Před jejich odstraněním, není-li nebezpečí z prodlení, je vlastník vodního díla povinen oznámit svůj záměr orgánu ochrany přírody*“.
- ³⁾ S tímto výkladem smyslu „dohody“ nekovresponduje názor uvedený v čl. 2.4 téhož Metodického pokynu, podle jehož poslední věty „*význam nutné součinnosti s drážním úřadem podle § 8 odst. 1 ZOPK v případě, že OOP má v úmyslu vydat povolení ke kácení dřevin u drah, spočívá např. v tom, že drážní úřad může dohodnout podmínky a podrobnosti kácení s ohledem na zajištění bezpečnosti provozu na dráze*“.
- ⁴⁾ Podle rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích č.j. 10A 59/2014 – 27 ze dne 28. 5. 2015
- ⁵⁾ Formulace § 8 odst. 4 ZOPK obsahující pojem „stavem dřevin“ ne zcela koresponduje s obecným právním institutem krajní nouze, jehož podstatou je, že nelze-li za daných okolností odvrátit jinak nebezpečí přímo hrozící „vyššímu“ chráněnému zájmu, není protiprávní způsobit méně závažný následek zájmu „nižšímu“. Lze připustit, že nutnost okamžitého odstranění dřeviny v zájmu životů, zdraví, zabránění škod značného rozsahu by v určitých případech mohla být vyvolána i jinými okolnostmi než stavem dřeviny samotné.
- ⁶⁾ Metodický pokyn odboru obecné ochrany přírody a krajiny MŽP k aplikaci § 8 a § 9 ZOPK vyznívá v člancích 2.4 a 2.5 spíše tak, že i v případě nařízení kácení dřeviny jako zdroje ohrožení podle § 10 zákona o drahách, resp. § 35 zákona o pozemních komunikacích je ke kácení nezbytné povolení podle § 8 odst. 1 ZOPK. Zároveň ovšem zmiňuje dohodu s orgánem ochrany přírody podle § 65 a § 90 odst. 15 ZOPK.

Dne 15. dubna 2015 nabyla účinnosti vyhláška Ministerstva dopravy č. 46/2015 Sb., o sta-novení vodních nádrží a vodních toků, na kte-rých je zakázána plavba plavidel se spalovací-mi motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě (dále také jen „vyhláška“). Vyhláška byla přijata v souvislosti s novelizací zákona č. 114/1995 Sb., o vnit-rozemské plavbě (dále jen „zákon o vnitro-zemské plavbě“)1) v dohodě s Ministerstvem životního prostředí a ve spolupráci s Ministerstvem zemědělství. Vyhláška je prováděcím předpisem k zákonu č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (dále jen „vodní zákon“) a nahradila dosavadní vyhlášku č. 241/2002 Sb. upravující obdob-nou problematiku.

Vyhláška upravuje užívání povrchových vod k plavbě, zejména plavidly se spalovacím motorem. Stanoví, na jakých vodních nádr-žích a vodních tocích je plavba plavidly se spalovacím motorem zakázána a dále, kde je tato plavba omezena nebo upravena. V zájmu bezpečnosti osob i vodních děl vyhláška dále stanoví zákaz užití jakýchkoli plavidel v době vyhlášeného druhého nebo třetího stupně povodňové aktivity; obdobně může být plavba omezena v případě vyhlášeného krizového stavu z důvodu povodně.

V souvislosti s přijetím vyhlášky se objevila řada zavádějících mediálních zpráv, které vzbudily u veřejnosti dojem, že na Máchově jezeře lze nyní volně užívat malých plavidel se spalovacím motorem za dodržení pod-mínek vyhláškou stanovených. Avšak opak je pravdou, plavba se spalovacími motory je na Máchově jezeře i přes přijetí jmenované vyhlášky nadále zakázána.

Definice některých pojmů

Máchovo jezero (též zvané Velký rybník nebo Velký Dokeský rybník) je z pohledu práva vodní plochou²⁾ a zároveň rybníkem podle zákona č. 99/2004 Sb., o rybářství.³⁾ Podle zákona o vnitrozemské plavbě a jeho prová-děcí vyhlášky č. 222/1995 Sb. se jedná o vod-ní cestu účelovou. Vodní cesta je vodní tok nebo jiný útvar povrchové vody, na kterém lze provozovat plavidla. Vodní cesta účelová je pak vodní cesta, na které je provozována

4 / 2015   Ochrana přírody

pouze rekreační plavba a vodní doprava míst-ního významu. Seznam vodních cest účelo-vých stanoví vyhláška č. 222/1995 Sb. a řadí se sem i Máchovo jezero. Plavbou se dle zákona o vnitrozemské plavbě rozumí pohyb nebo stání plavidla na vodní cestě. Plavidlem pak ovladatelné těleso určené k pohybu nebo stání na vodě, zejména za účelem přepravy osob a nákladu nebo nesení strojů a zaříze-ní.⁴⁾ Plavidla se dělí na malá plavidla,⁵⁾ jejichž délka trupu nepřesahuje 20 metrů, na lodě, plovoucí stroje, plovoucí zařízení a plovou-cí tělesa. Plavidlo se spalovacím motorem je dále definováno předmětnou vyhláškou č. 46/2015 Sb. jako plavidlo používající při plutí k pohonu přímo či nepřímo spalovací motor nebo hybridní pohon, jehož součástí je spalovací motor.

Užívání vod k plavbě, zákaz a omezení plavby

Obecné užívání povrchových vod k plavbě upravuje především vodní zákon, podmínky provozování plavby na vodních cestách pak upravuje zákon o vnitrozemské plavbě a jeho prováděcí předpisy.

Nově přijatá vyhláška provádí ustanovení § 7 odst. 5 vodního zákona, které je pro pocho-pení dané problematiky nutné blíže rozebrat. Ustanovení lze rozdělit do tří částí:

1) První věta ustanovení stanoví zákaz plav-by všech plavidel se spalovacími motory v ochranných pásmech vodních zdrojů I. stup-ně a na nádržích určených povolením nebo rozhodnutím vodoprávního úřadu pro chov ryb.

2) Druhá věta stanoví, že je plavba plavidel se spalovacími motory dále zakázána i na vodních nádržích a tocích⁶⁾, které stanoví Ministerstvo dopravy vyhláškou. Zmiňovanou je předmět-ná vyhláška č. 46/2015 Sb., která tyto nádrže a toky stanoví ve své příloze č. 1. Jedná se o zákaz plavby se spalovacími motory nad rámec vodních ploch, kde je tato plavba zaká-zána již ze zákona podle § 7 odst. 5 věty první vodního zákona (viz výše, ad 1).

Uvedené zákazy plavby ad 1) a 2) neplatí pro plavidla vybraných osob, např. Státní plavební správy, Hasičského záchranného sboru ČR, Policie ČR a správců vodních toků, pokud jsou

použita ke služebním účelům, nebo pro drži-tele vodoprávního povolení určeného k chovu ryb při obhospodařování vodní nádrže. Zákazy se dále nevztahují na vybrané činnosti, jako např. výstavbu či údržbu vodních děl nebo ochranu před povodněmi.

3) Podle věty třetí jmenovaného ustanovení dále platí, že povrchové vody lze užívat k plav-bě jen tak, aby při ní nedošlo k ohrožení zájmů rekreace, jakosti vod a vodních ekosystémů, bezpečnosti osob a vodních děl. Úpravu rozsa-hu a podmínek užívání vod k plavbě ponechává zákon na prováděcí vyhlášce Ministerstva dopravy, kterou je opět zmiňovaná vyhláška č. 46/2015 Sb. Toto ustanovení ve spojení s vyhláškou stanoví rozsah omezení plavby pouze tam, kde není plavba zákonem zakázána (ad 1) nebo 2)).

Vyhláška v tomto směru reguluje plavbu zejména ve vztahu k plavidlům se spalovacím motorem. Na nádržích a tocích vyjmenovaných v příloze č. 2 vyhlášky lze tato plavidla užívat, avšak pouze jedná-li se o plavidla malá, pokud mají spalovací motor o výkonu nejvýše 10 kW⁷⁾ a plavidlo pluje v tzv. výtlačném režimu⁸⁾. To je největší změna oproti původní vyhlášce č. 241/2002 Sb. provádějící § 7 odst. 5 vodního zákona, která stanovila, že na těchto vodních plochách (tj. plochách stanovených v příloze č. 2 současné vyhlášky) lze užívat plavidla se spalovacími motory pouze v rámci veřejné vodní dopravy a dále plachetnice s pomocným lodním spalovacím motorem.⁹⁾ Umožnění plav-by malých plavidel se spalovacím motorem s omezeným výkonem a při plutí ve výtlačném režimu na stanovených vodních plochách souvisí dle důvodové zprávy k nové vyhlášce se snahou vyjít vstříc zvyšujícím se zájmu veřejnosti o rekreační plavbu s tím, že legis-lativně stanovené limity emisí ve výfukových plynech i hluku motorů s omezeným výkonem a omezenou rychlostí při plutí ve výtlačném režimu nemají představovat významnější ome-zení jiných rekreačních aktivit nebo životního prostředí. Vzhledem k neregulovatelnému počtu takových plavidel však nelze například znečištění vod či rušení vodního ptactva vylou-čit. A jaká plavidla smí vlastně na vodních plo-chách uvedených v příloze č. 2 vyhlášky plout? Dle výkladu Ministerstva dopravy se jedná např. o malé rybářské pramice v délce 3 až 5 metrů

nebo nafukovací čluny. Rozhodně však nejde např. o vodní skútry nebo velké motorové jach-ty, protože tyto mají vyšší výkon motoru.¹⁰⁾

Zařazení Máchova jezera do přílohy č. 2 vyhláš-ky jistě navozuje dojem, že na Máchově jezeře je plavba malých plavidel se spalovacím moto-rem za stanovených podmínek (omezený výkon motoru při plutí ve výtlačném režimu) dovolena.

Tak tomu však není, a to s ohledem na zákaz plavby plavidel se spalovacími motory uvede-ný v § 7 odst. 5 větě první vodního zákona (viz výše ad 1). Vzhledem k tomu, že pro Máchovo jezero bylo vydáno povolení k nakládání s voda-mi určené mimo jiné pro chov ryb, je plavba veškerých plavidel se spalovacím motorem na Máchově jezeře zakázána již ze zákona, a to podle § 7 odst. 5 věty první vodního zákona. Stávající povolení k nakládání s vodami bylo vydáno v roce 2009 s platností do roku 2030¹¹⁾ a jeho držitelem je Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (AOPK ČR) jakožto organizační složka státu příslušná hospodařit s pozemky, na nichž se Máchovo jezero nachází. Po dobu trvání platnosti tohoto povolení tedy platí shora uvedený zákonný zákaz a úprava stanovená vyhláškou se nepoužije, neboť zákon je oproti vyhlášce právní předpis vyšší právní síly.

Zákazy a omezení stanovené v § 7 odst. 5 vodního zákona (ad 1) až 3)) nejsou absolutní a je z nich možno udělit výjimku. O výjim-ce rozhoduje na žádost ve správním řízení příslušný vodoprávní úřad po projednání se Státní plavební správou. Na udělení výjimky není právní nárok.

Porušení stanovených zákazů nebo nedodržení omezení plavby se nevyplácí a může být kvalifi-kováno jako přestupek (v případě fyzické osoby) nebo jiný správní delikt (v případě právnické osoby nebo fyzické osoby podnikající), za něž lze uložit pokutu až do výše 200 000 Kč.¹²⁾

Za předpokladu, že by povolení pro chov ryb na Máchově jezeře pozbylo platnosti (a nebylo zároveň vydáno povolení nové), přestal by se na Máchovo jezero vztahovat zákaz uvedený v § 7 odst. 5 větě první vodního zákona a „akti-voval“ by se tak režim stanovený vyhláškou. Teprve potom by zde platila možnost užívá-ní malých plavidel se spalovacím motorem

4 / 2015   Ochrana přírody

za stanovených podmínek (výkon motoru nej-výše 10 kW při plutí ve výtlačném režimu).

Dále je třeba upozornit, že Máchovo jezero se od 1. 9. 2014 stalo součástí chráněné krajinné oblasti (CHKO) Kokořínsko – Máchův kraj¹³⁾ a do jeho plochy zasahuje také území národní přírodní památky (NPP) Swamp a její ochranné pásmo. Vyhláška pro povrchové vody, které se nachází ve zvláště chráněných územích¹⁴⁾ a které jsou nesledovanou vodní cestou nebo vodní cestou účelovou (Máchovo jezero), stanoví, že tyto vody nelze užít pro sportovní činnosti provozované s plavidlem se spalo-vacím motorem na vymezené vodní ploše¹⁵⁾. Tyto plochy vymezuje podle zákona o vnit-rozemské plavbě plavební úřad pro vybrané sportovní aktivity, např. vodní lyžování, skoky plavidel, slalom či jiné akrobatické činnosti, které zejména s ohledem na bezpečnost osob nelze provozovat v běžném plavebním pro-vozu kdekoli na vodní cestě. Podle vyhlášky však tyto sportovní činnosti nelze na vybra-ných vodních cestách ve zvláště chráněných územích, tedy ani na ploše Máchova jezera, realizovat, a tedy ani pro ně zmiňované plochy vymezovat.

Zdroje → Důvodová zpráva k vyhlášce č. 46/2015 Sb. → Horáček, Z. a kol. (2015): Vodní zákon. Komentář. III. vydání. SONDY, s.r.o., Praha → Výklad Ministerstva dopravy k vyhlášce č. 46/2015 Sb., dostupný na webových stránkách Ministerstva dopravy http://www.mdcr.cz/cs/default.htm.

^[1] Zmiňovaná novelizace byla provedena zákonem č. 187/2014 Sb. s účinností od 1. 1. 2015.

^[2] Vodní plocha je definována v § 3 odst. 2 katastrálního zákona (zákon č. 256/2013 Sb.) ve spojení s přílohou katastrální vyhlášky (vyhláška č. 357/2013 Sb.) jako druh pozemku, na němž je koryto vodního toku, vodní nádrž, močál, mokřad nebo bažina.

^[3] Rybníkem je vodní dílo, které je vodní nádrží určenou především k chovu ryb, ve kterém lze regulovat vodní hladinu, včetně možnosti jeho vypouštění a slovení; rybník je tvořen hrází, nádrží a dalšími technickými zařízeními (§ 2 písm. c) zákona č. 99/2004 Sb., o rybářství).

^[4] § 2 písm. b) a d) zákona o vnitrozemské plavbě.

^[5] Malým plavidlem není např. převozní loď, tlačný člun či plavidlo pro přepravu více než 12 cestujících (§ 9 odst. 4 písm. b) zákona o vnitrozemské plavbě).

^[6] Pokud nejde o dopravně významné vodní cesty podle § 3 ve spojení s přílohou č. 2 zákona o vnitrozemské plavbě.

^[7] Omezení výkonu spalovacího motoru se nevztahuje na plachetníci, viz § 2 odst. 1 vyhlášky.

^[8] Tedy takovou rychlostí, při které vztlak plavidla tvoří zejména hydrostatické síly a vliv dynamických sil vyvolaných rychlostí pohybu plavidla je zanedbatelný, viz § 2 odst. 1 vyhlášky.

^[9] § 4 odst. 1 ve spojení s přílohou č. 4 vyhlášky č. 241/2002 Sb.

^[10] Výklad dostupný na webových stránkách Ministerstva dopravy http://www.mdcr.cz/cs/default.htm.

^[11] Rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje č. j. KULK 41364/2009 ze dne 24. 6. 2009.

^[12] V případě nedodržení omezení plavby, tj. pravidel stanovených v § 7 odst. 5 vodního zákona a blíže provedených vyhláškou č. 46/2015 Sb., lze pokutu za přestupek uložit i v blokovém řízení do výše 5 000 Kč.

^[13] Vyhlášena nařízením vlády č. 176/2014 Sb. s účinností od 1. 9. 2014.

^[14] § 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

^[15] § 30a zákona o vnitrozemské plavbě.

Právo v ochraně přírody — 25

Ze shora uvedeného je zřejmé, že stávající právní úprava ve vyhlášce je velmi matoucí a nekoresponduje se zákonným zákazem plav-by se spalovacími motory na Máchově jezeře, jak je stanoven ve vodním zákoně. To nic nemění na tom, že porušení zákonného zákazu je správním deliktem podle vodního zákona a je trestáno nemalou pokutou. K výkonu zakázané činnosti je třeba udělení výjimky vodoprávního úřadu, na kterou však není právní nárok. AOPK ČR z pozice držitele vodoprávního povolení pro chov ryb na Máchově jezeře i z pozice příslušného orgánu ochrany přírody (na území CHKO Kokořínsko–Máchův kraj a NPP Swamp) v této otázce nyní prostřednictvím Ministerstva životního prostředí usiluje o iniciování jednání s Ministerstvem dopravy o změně vyhlášky č. 46/2015 Sb.

