



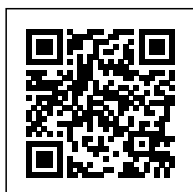
PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY  
**POSLANECKÁ SNĚMOVNA**

VIII. volební období

---

**1274/0**

**Vládní návrh, kterým se předkládá Parlamentu České republiky  
k vyslovení souhlasu s ratifikací Dohoda mezi vládou České republiky  
a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní  
vnitrozemské Labské vodní cesty, podepsaná v Praze a Berlíně dne 20.  
7. 2021**



Zástupce předkladatele: ministr dopravy  
Doručeno poslancům: 4. srpna 2021 v 12:37

NÁVRH

USNESENÍ

**POSLANECKÉ SNĚMOVNY  
PARLAMENTU ČESKE REPUBLIKY**

Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky dává souhlas k ratifikaci Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty podepsané v Praze a Berlíně dne 20.7.2021.

## **PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA** **PRO PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY**

### **k návrhu na ratifikaci Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty (dále jen „Dohoda“)**

V současné době na labské vodní cestě neexistuje z hlediska mezinárodního práva žádný závazný dokument, jež by řešil otázky mezinárodního statusu této vodní cesty, která je přitom zařazena do transevropské dopravní sítě TEN-T. Přitom na všech ostatních evropských vodních cestách mezinárodního významu existují mezi příslušnými státy mezinárodní smlouvy (např. Dunaj, Rýn, Sáva, Mosela).

V roce 2006 bylo mezi Ministerstvem dopravy ČR a tehdejším Spolkovým ministerstvem dopravy, výstavby a bydlení uzavřeno Společné prohlášení úmyslu o spolupráci a dopravních cílech a opatřeních na labské vodní cestě až do zdrže plavebního stupně Geesthacht u Hamburku. Toto prohlášení sice definuje cílové parametry Labské vodní cesty v ČR i Spolkové republice Německo, ale ve smyslu mezinárodního práva se nejedná o závazný dokument.

Dohoda má za cíl upravit otázky stanovení cílových parametrů labské vodní cesty v České republice a Spolkové republice Německo. Toto řeší konkrétně články 3 a 4 návrhu Dohody.

Na české straně mají být zajištěny na úseku Labe od Ústí nad Labem až ke státním hranicím mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo parametry plavební dráhy vyplývající z aktuálně platných koncepčních dokumentů v oblasti vnitrozemské plavby. V návazném úseku na úseku mezi Ústím nad Labem a Týncem nad Labem pak budou zajištěny stávající parametry vodní cesty s plavební hloubkou 230 cm a současně v úseku mezi Týncem nad Labem a Pardubicemi opatření s cílem umožnit plavební hloubku 230 cm až do cílového přístavu v Pardubicích.

Při stanovení parametrů labské vodní cesty na výsoštném území České republiky se přitom vychází zejména z výše zmíněného Společného prohlášení úmyslu o labské vodní cestě a současně z platných koncepčních dokumentů v oblasti vnitrozemské plavby. Údržba těchto parametrů bude stejně jako doposud realizována Státním podnikem Povodí Labe, přičemž nedojde k navýšení nákladů oproti stávajícímu stavu (ročně cca 140 – 150 mil. Kč).

Na německém úseku Labe je kromě již zmíněného Společného prohlášení úmyslu z roku 2006 základem parametrů plavební dráhy „Strategický koncept pro rozvoj německého vnitrozemského Labe a jeho niv“ (Celková koncepce Labe). V této souvislosti je současným cílem údržby na mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cestě hloubka plavební dráhy 140 cm při aktuálním vztažném vodním stavu (GIW 2010) při proměnlivé šířce plavební dráhy. Vláda Spolkové republiky Německo současně přezkoumá každých deset let nízkou referenční úroveň vodní hladiny (GIW). Pokud bude shledáno, že je nutná aktualizace nízké referenční úrovně vodní hladiny, vláda Spolkové republiky Německo posoudí současný cíl údržby a v případě potřeby

ho nově definuje. Posouzení cíle údržby se uskutečňuje ve smyslu Celkového konceptu Labe z dopravních, vodohospodářských a environmentálních hledisek.

Dohoda dále v článku 6 ustavuje společnou smíšenou komisi, jež bude zřízena za účelem dohledu nad dodržováním obsahu Dohody, zejména pak ve věcech naplnění stanovených parametrů labské vodní cesty a jejich následného udržení. Současně Dohoda řeší otázky koordinace obou smluvních stran v rámci procesů vedoucích k dosažení stanovených cílových parametrů a jejich udržení. Tímto bude zajištěno ucelené pokrytí otázek souvisejících s mezinárodním statusem labské vodní cesty, přičemž bude rovněž zajištěn soulad s požadavky nařízení Evropské komise o hlavní síti evropských dopravních cest TEN-T.

Text Dohody je v souladu s ústavním pořádkem a ostatními součástmi právního řádu České republiky a se závazky vyplývajícími z členství České republiky v Evropské unii, Sjednání dohody nevyžaduje změny v českém právním řádu. Gestor provedl komplexní posouzení a analýzu jednotlivých ustanovení dohody z hlediska možných dopadů do právního řádu ČR s ohledem na vnitrostátní provádění dohody (včetně posouzení a následného zhodnocení, zda jsou všechna ustanovení obsažená v dohodě, která jsou přímo určena vnitrostátním subjektům, samovykonatelná), i ve smyslu Směrnice vlády pro sjednávání, vnitrostátní projednávání, provádění a ukončování platnosti mezinárodních smluv, schválené usnesením vlády ze dne 11. února 2004 č. 131. V této souvislosti není potřeba přijímat další vnitrostátní právní úpravu ani jiná opatření.

Sjednání a následné provádění dohody nebude vyžadovat dodatečné výdaje ze státního rozpočtu.

Dohoda má v ČR charakter mezinárodní smlouvy prezidentské kategorie, neboť upravuje záležitosti podle čl. 49 písm. a) a e) Ústavy ČR. Dohoda obsahuje mj. úpravu práv a povinností osob stejně jako věcí, jejichž úprava je vyhrazena zákonu. Dohoda je předložena před ratifikací prezidentem republiky Parlamentu ČR k vyslovení souhlasu s ratifikací.

Návrh Dohody nemá vliv na rovnost mužů a žen.

Sjednání Dohody bylo schváleno vládou ČR; ve věci je vydáno usnesení vlády č. 431 ze dne 3.5.2021. Dohoda byla podepsána v Praze a Berlíně dne 20. 7. 2021. Za českou stranu podepsal místopředseda vlády, ministr průmyslu a obchodu a ministr dopravy.

V Praze dne 30. července 2021

Ing. Andrej Babiš, v. r.  
Předseda vlády

Dohoda

mezi

vládou České republiky

a

vládou Spolkové republiky Německo

o

údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty

Vláda České republiky  
a  
vláda Spolkové republiky Německo,  
dále jen „smluvní strany“,

vedeny přáním intenzivněji využívat v rámci a ve smyslu Celkového konceptu Labe kapacity vnitrozemských vodních toků pro nákladní dopravu a skloubit dopravní využití s vodohospodářskými potřebami a zachováním cenného přírodního prostoru,

uvědomující si, že Labe je mezinárodní vodní cestou, která je součástí Transevropské dopravní sítě TEN-T, a která České republice zajišťuje přístup k moři a k systému vnitrozemských vodních cest v ostatních členských státech EU,

se dohodly takto:

Článek 1  
Předmět dohody

- (1) Na mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cestě budou na území České republiky a na území Spolkové republiky Německo vytvořeny podmínky a provedena opatření, ve smyslu článků 3 a 4 této dohody v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy, která by měla umožnit provozování vnitrozemské vodní dopravy v přiměřeném ekonomickém a ekologickém rámci.
- (2) Cílem dohody je vytvořit, pokud možno do roku 2030, podmínky a provést opatření uvedená v odstavci 1 tohoto článku.

Článek 2  
Definice parametrů mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty

- (1) Průtok je objem vody, která protéká jistým průřezem za časovou jednotku, nezávisle na přiřazení k povodí.

- (2) Referenční vodní stav volně tekoucí vnitrozemské Labské vodní cesty je vodní stav, na který se vztahují cíle regulace. Nízký referenční vodní stav slouží ke stanovení požadované hloubky plavební dráhy. Střední referenční vodní stav slouží ke stanovení požadované výšky staveb sloužících k úpravě toku.
- (3) Parametry plavební dráhy jsou ukazatele sloužící k popisu plavební dráhy jako hodnot šířky plavební dráhy a hloubky plavební dráhy.
- a) hloubka plavební dráhy je disponibilní hloubka vody pro vodní dopravu při určitém referenčním vodním stavu v plavební dráze. Plavební hloubka je tvořena:
- I. ponorem s nákladem, což znamená ponor statického zatížení plavidla;
  - II. zanořením plavidla, což znamená rozdíl ponoru plavidla v důsledku vnitřního či vnějšího působení oproti ponoru plavidla v klidu;
  - III. minimálním vodním prostorem pod kýlem, což znamená rozdíl mezi hloubkou plavební dráhy a součtem ponoru s nákladem a zanoření plavidla.
- b) šířka plavební dráhy je šířka s přihlédnutím k hloubce plavební dráhy a prostorovému požadavku dopravy. Pro údržbu vnitrozemské vodní cesty je rozhodující požadovaná šířka plavební dráhy.
- (4) Ekvivalentní průtok (GIQ) je průtok se stejnou dobou podkročení v různých profilech vodního toku. Doba podkročení je dobou, ve které je určitá hodnota během určitého časového rozpětí podkročena.
- (5) Ekvivalentní vodní stav (GIW) označuje sobě odpovídající vodní stavy v různých profilech podél vodního toku při stejné době podkročení, resp. překročení. Stanovuje se na základě GIQ.
- (6) Cílem provozní údržby je dlouhodobě udržovat patřičný stav vnitrozemské vodní cesty a zajistit řádný provozní průtok vody, aby byl umožněn ekonomický provoz vnitrozemské vodní dopravy.

### Článek 3

#### Parametry plavební dráhy mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty na území České republiky

- (1) Vláda České republiky zajišťuje na úseku Labe od Ústí nad Labem až ke státním hranicím mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo parametry plavební dráhy vyplývající z aktuálně platných koncepčních dokumentů v oblasti vnitrozemské plavby.
- (2) Vláda České republiky udržuje na úseku mezi Ústím nad Labem a Týncem nad Labem stávající parametry vodní cesty s plavební hloubkou 230 cm.
- (3) Vláda České republiky provádí na úseku mezi Týncem nad Labem a Pardubicemi opatření s cílem umožnit plavební hloubku 230 cm až do cílového přístavu v Pardubicích.

### Článek 4

#### Parametry plavební dráhy mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty na území Spolkové republiky Německo od česko-německých hranic až po retenční prostor plavebního stupně Geesthacht

- (1) Základem parametrů plavební dráhy na německé vnitrozemské Labské vodní cestě je „Strategický koncept pro rozvoj německého vnitrozemského Labe a jeho niv“ (Celkový koncept Labe).
- (2) Současným cílem údržby na mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cestě je hloubka plavební dráhy 140 cm při aktuálním vztažném vodním stavu (GIW 2010) při proměnlivé šířce plavební dráhy.
- (3) Parametry plavební dráhy volně tekoucího Labe od česko-německých hranic [ř. km 0,0] až po retenční prostor plavebního stupně Geesthacht [ř. km 569,2] jsou definovány nízkou referenční úrovní vodní hladiny. Nízkou referenční úrovní vodní hladiny Labe je ekvivalentní vodní stav (GIW). GIW a GIQ se v současné době stanovuje na základě 20 nezámrzných dnů pro definovanou řadu let.
- (4) Vláda Spolkové republiky Německo přezkoumá každých deset (10) let nízkou referenční úroveň vodní hladiny (GIW). Pokud bude shledáno, že je nutná aktualizace nízké referenční



úrovně vodní hladiny, vláda Spolkové republiky Německo posoudí současný cíl údržby a v případě potřeby tento nově definuje. Posouzení cíle údržby se uskutečňuje ve smyslu Celkového konceptu Labe z dopravních, vodohospodářských a environmentálních hledisek.

#### Článek 5

##### Úhrada nákladů

Každá smluvní strana nese náklady na realizaci opatření na mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cestě na vlastním území.

#### Článek 6

##### Smišená komise

- (1) Smluvní strany zakládají Smišenou komisi. Tato komise se skládá z vedoucích obou delegací a dalších dvou členů, kteří budou jmenováni každou smluvní stranou. Smluvní strany si navzájem sdělí jména vedoucích delegací. V případě potřeby mohou být na zasedání Smišené komise pozváni odborníci a hosté po dohodě vedoucích obou delegací.
- (2) Vedoucí každé delegace může na žádost podanou u vedoucího druhé delegace svolat zasedání Smišené komise a tomuto zasedání předsedat. Termín zasedání komise musí být stanoven do jednoho (1) měsíce po doručení této žádosti.
- (3) Úkolem Smišené komise je provádět monitorování parametrů plavební dráhy mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty ve smyslu článků 3 a 4 této dohody. Smluvní strany obdrží Smišenou komisí odsouhlasená doporučení a nezávazná stanoviska ke skutečnostem týkajícím se využití mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty vnitrozemskou plavbou.
- (4) Vedoucí delegace každé smluvní strany může požádat vedoucího delegace druhé smluvní strany o podklady, které považuje za nezbytné pro vypracování doporučení a stanovisek Smišené komise. Vedoucí delegace druhé smluvní strany předloží vyžádané podklady, má-li je k dispozici.
- (5) Smišená komise přijímá svá rozhodnutí na základě vzájemné shody vedoucích obou delegací.

Článek 7  
Urovnání sporů

Smluvní strany budou řešit případné spory týkající se výkladu a provádění této dohody výlučně diplomatickou cestou.

Článek 8  
Vstup v platnost

Tato dohoda vstoupí v platnost prvním dne třetího měsíce následujícího po dni doručení pozdější z diplomatických nót, jimiž si smluvní strany navzájem sdělí, že byly splněny jejich vnitrostátní předpoklady pro vstup této dohody v platnost.

Článek 9  
Závěrečná ustanovení

- (1) Tato dohoda se uzavírá na dobu neurčitou. Může být změněna nebo doplněna pouze písemně a po vzájemné dohodě smluvních stran.
- (2) Dojde-li při provádění dohody k závažným problémům nebo změní-li se podstatně situace, která existovala při uzavření dohody, smluvní strany zahájí na žádost jedné ze smluvních stran jednání o změně dohody.
- (3) Každá smluvní strana může tuto dohodu písemně vypovědět. Platnost dohody končí uplynutím doby šesti měsíců ode dne doručení oznámení o výpovědi druhé smluvní straně.

Dáno v Praze a Berlíně 20. 7. 21 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazyce českém a německém, přičemž obě znění mají stejnou platnost.

Za vládu České republiky



Za vládu Spolkové republiky Německo

