**Dôvodová správa**

**Všeobecná časť**

Návrh zákona o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len ,,návrh zákona“) vypracovalo Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) ako iniciatívny materiál.

Ministerstvo v súčasnosti, podľa možností rozpočtovej kapitoly ministerstva a možností štátneho rozpočtu, poskytuje v oblasti civilného letectva dotácie na účely bezpečnostnej ochrany letísk, výkonu záchranných a hasičských služieb a poskytovania letových prevádzkových služieb letom oslobodeným od odplát. S ohľadom na možnosť poskytovať verejné financie, formou finančného príspevku, aj na účely prevádzky letiskovej infraštruktúry a investícií do letiskovej infraštruktúry, ministerstvo vypracovalo podrobnejšiu právnu úpravu poskytovania príspevku v oblasti civilného letectva zohľadňujúc právne predpisy Európskej únie v oblasti štátnej pomoci, rozhodnutia Európskej komisie a rozsudky Európskeho súdneho dvora vo vzťahu k oprávnenosti/neoprávnenosti, zlučiteľnosti/nezlučiteľnosti poskytnutej štátnej pomoci do letiskovej infraštruktúry. Návrh zákona predstavuje právny základ na vypracovanie schém pomoci alebo na poskytnutie ad hoc pomoci.

V návrhu zákona sa upravujú aj spoločné zásady na stanovovanie výšky letiskových odplát a systém letiskových odplát vo vzťahu k vykonávaniu obchodnej leteckej dopravy. Vytvorenie týchto spoločných pravidiel na stanovovanie letiskových odplát, resp. systému stanovovania letiskových odplát prispieva k väčšej transparentnosti a k zabráneniu diskriminácie jednotlivých leteckých dopravcov. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch (Ú. v. EÚ L 70, 14. 3. 2009) bola do právneho poriadku Slovenskej republiky transponovaná v roku 2011 prostredníctvom zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 241/2011 Z. z. Tento systém platí viac ako 7 rokov. S ohľadom na súčasné prevádzkové výkony letiskových spoločností v počte odbavených cestujúcich možno konštatovať, že predmetná povinnosť sa na území Slovenskej republiky vzťahuje len na toho prevádzkovateľa letiska, ktorý prevádzkuje letisko, z ktorého sa vykonáva obchodná letecká doprava a na ktorom sa odbaví najväčší počet cestujúcich, a tým je letisková spoločnosť Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (BTS). Leteckými dopravcami sú v tomto prípade väčšinou leteckí dopravcovia Európskej únie, ktorí majú hlavné miesto podnikania v inom členskom štáte Európskej únie (napr. Ryanair, Wizz Air), alebo sú to aj leteckí dopravcovia tretích krajín (napr. flydubai, Pobeda Airlines).

V návrhu zákona sa upravujú aj spoločné zásady na stanovovanie výšky odplaty za poskytovanie leteckých navigačných služieb v súvislosti s právne záväznými aktmi Európskej únie, na základe ktorých sa môže členský štát Európskej únie rozhodnúť, či bude uplatňovať tieto právne záväzné akty na systém spoplatňovania terminálnych letových prevádzkových služieb.

V súvislosti s navrhovanou právnou úpravou poskytovania príspevku a právnou úpravou spoločných zásad na stanovovanie výšky letiskových odplát a systému letiskových odplát, a odplát za poskytovanie leteckých navigačných služieb ministerstvo vypracovalo, aj na základe poznatkov z aplikačnej praxe, novely ďalších súvisiacich všeobecne záväzných právnych predpisov upravujúcich predovšetkým oblasť letiskovej infraštruktúry, nového inštitútu „letecká plocha“. Zároveň boli upravené aj príslušné sankcie.

Návrh zákona predpokladá pozitívne vplyvy na rozpočet verejnej správy, pozitívne vplyvy na informatizáciu a životné prostredie. Návrh zákona taktiež predpokladá pozitívne vplyvy na podnikateľské prostredie a zároveň aj negatívne vplyvy na podnikateľské prostredie. Návrh zákona nepredpokladá sociálne vplyvy, ani na služby pre občana. Uvedené vplyvy sú bližšie špecifikované v doložke vybraných vplyvov a príslušných analýzach.

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

**Doložka vybraných vplyvov**

|  |  |
| --- | --- |
| **1. Základné údaje** | |
| **Názov materiálu** | |
| Zákon o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov | |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** | |
| Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky | |
| **Charakter predkladaného materiálu** |  Materiál nelegislatívnej povahy |
|  Materiál legislatívnej povahy |
|  Transpozícia práva EÚ |
| *V prípade transpozície uveďte zoznam transponovaných predpisov:*  Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch (Ú. v. EÚ L 70, 14. 3. 2009). | |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | Začiatok: január 2019  Ukončenie: február 2019 |
| **Predpokladaný termín predloženia na MPK\*** | február 2019 |
| **Predpokladaný termín predloženia na Rokovanie vlády SR\*** | apríl 2019 |

|  |
| --- |
| **2. Definícia problému** |
| *Uveďte základné problémy, na ktoré navrhovaná regulácia reaguje.*  Právna úprava systému letiskových odplát a odplát za poskytovanie leteckých navigačných služieb a nová právna úprava poskytovania verejných financií v oblasti civilného letectva formou finančného príspevku, najmä vo vzťahu k pravidlám Európskej únie pre štátnu pomoc a s tým spojené, aj na základe poznatkov z aplikačnej praxe, novely ďalších súvisiacich všeobecne záväzných právnych predpisov. |
| **3. Ciele a výsledný stav** |
| *Uveďte hlavné ciele navrhovaného predpisu (aký výsledný stav chcete reguláciou dosiahnuť).*  Cieľom návrhu zákona je precizovanie platnej právnej úpravy a nová právna úprava poskytovania verejných prostriedkov v oblasti civilného letectva, najmä vo vzťahu k pravidlám Európskej únie pre štátnu pomoc a minimálnu pomoc. V návrhu zákona sa taktiež upravujú spoločné zásady na stanovovanie výšky letiskových odplát a systém letiskových odplát, ako aj odplát za letecké navigačné služby. Cieľom návrhu zákona je aj právna úprava ďalších súvisiacich všeobecne záväzných právnych predpisov aj s ohľadom na poznatky z aplikačnej praxe. |
| **4. Dotknuté subjekty** |
| *Uveďte subjekty, ktorých sa zmeny návrhu dotknú priamo aj nepriamo:*   * letiskové spoločnosti alebo osoba, ktorá uzavrela s letiskovou spoločnosťou zmluvu o nájme letiskovej infraštruktúry vo vlastníctve tejto letiskovej spoločnosti alebo inú zmluvu umožňujúcu využívanie letiskovej infraštruktúry žiadateľom bez zmeny vlastníctva letiskovej infraštruktúry a poskytuje letiskové služby leteckým dopravcom, * poskytovateľ leteckých navigačných služieb, * letecký dopravca, * Dopravný úrad, * Protimonopolný úrad Slovenskej republiky, ako národný koordinátor štátnej pomoci, * Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, vyššie územné celky a obce, ako poskytovatelia príspevku |
| **5. Alternatívne riešenia** |
| *Aké alternatívne riešenia boli posudzované?*  *Uveďte, aké alternatívne spôsoby na odstránenie definovaného problému boli identifikované a posudzované.*  Pri transpozícii smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch (Ú. v. EÚ L 70, 14. 3. 2009) predkladateľ neposudzoval alternatívy na odstránenie definovaného problému. Smernica 2009/12/ES stanovuje spoločné zásady pre letiskové odplaty vyberané od leteckých dopravcov používajúcich určené letiská Európskej únie. V súčasnosti je smernica 2009/12/ES transponovaná v zákone č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 241/2011 Z. z. Z uvedeného vyplýva, že nejde o novú problematiku v oblasti civilného letectva. Kompetencie v riešenej oblasti zostávajú nastavené rovnako ako doteraz a žiadne nové sa nedopĺňajú. Z uvedeného vysvetlenia vyplýva, že nulté riešenie sa rovná súčasnému riešeniu.  Pri riešení systému odplát za poskytovanie leteckých navigačných služieb predkladateľ neposudzoval alternatívy, keďže v súčasnosti je systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií a systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb riešený na úrovni Európskej únie vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 390/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií (Ú. v. EÚ L 128, 09. 05. 2013) a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 391/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje spoločný systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb (Ú. v. EÚ L 128, 9. 5. 2013), ktoré však majú účinnosť do 31. decembra 2018 [čl. 27 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2011 a čl. 22 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2011]. Podľa novej právnej úpravy platnej od 1. januára 2020 [vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013] terminálne odplaty za určitých podmienok už nebudú spadať do pôsobnosti právne záväzného aktu Európskej únie, ak o tom nebolo rozhodnuté inak. S ohľadom na súčasnú situáciu v oblasti terminálnych odplát predkladateľ vypracoval v návrhu zákona právnu úpravu odplát za poskytovanie leteckých navigačných služieb.  V prípade poskytovania verejných prostriedkov v oblasti civilného letectva platná právna úprava v zákone č. 143/1998 Z. z. (§ 56a) vypracovaná v predchádzajúcich rokoch nedostatočne zohľadňuje meniacu sa legislatívu v oblasti štátnej pomoci na úrovni Európskej únie, ako aj meniacu sa legislatívu v oblasti zmeny systému spoplatňovania leteckých navigačných služieb na úrovni Európskej únie. Prijatím návrhu zákona budú odstránené súčasné prekážky poskytovania štátnej pomoci pre letiskové spoločnosti najmä vo forme investičnej pomoci, ale aj v súlade s osobitným predpisom pre skupinové výnimky. Po splnení všetkých stanovených podmienok vo vzťahu k pravidlám Európskej únie pre štátnu pomoc, poskytnutím investičnej pomoci bude možné prispieť k zlepšeniu životného prostredia použitím moderných technológií vo vzťahu k znižovaniu emisií skleníkových plynov a hluku z leteckej prevádzky na letiskách, taktiež bude umožnené prijímateľom investičnej pomoci používať moderné prostriedky a zariadenia a reagovať tak na požiadavky trhu v oblasti leteckej dopravy, zatraktívniť letiská, ktoré prevádzkujú. Prínosom bude aj zníženie administratívnej náročnosti procesu posudzovania žiadosti o poskytnutie príspevku a schvaľovania poskytnutia príspevku, ako aj kontroly plnenia podmienok, za ktorých bol príspevok poskytnutý.  Ďalším problémom, ktorý predkladateľ riešil je umožnenie vykonávania vzletov a pristátí najmä lietajúcich športových zariadení, t. j. lietadiel osobitnej kategórie určených na letecký šport a rekreačné lietanie, aj na existujúcich stavbách napríklad s kolaudačným rozhodnutím pre letisko v poľnohospodárstve, ktoré však nemajú platné prevádzkové povolenie a nespĺňajú v súčasnosti platné právne predpisy. Platná právna úprava neumožňuje získať povolenie na prevádzkovanie takýchto stavieb ako plnohodnotných letísk. Zavedením nového inštitútu letecká plocha, bude umožnené existujúce stavby využívať najmä na športové lietanie, ako aj na vykonávanie leteckých prác alebo špeciálnej prevádzky, v prípade potreby bude možné ich využitie aj pre vrtuľníkovú záchrannú zdravotnú službu, pátranie po lietadlách a záchranu ľudského života alebo iných obdobných účelov, ktoré však nebudú určené na vykonávanie obchodnej leteckej dopravy. Ako je uvedené, novým právnym inštitútom sa právne transformujú stavby, pre ktoré nie je možné v súčasnosti získať prevádzkové povolenie v súlade s v súčasnosti platnými právnymi predpismi, na letecké plochy. Taktiež dochádza k právnej transformácií iných plôch, ako je letisko, ktoré sa používajú na vzlety a pristátia lietadiel iba dočasne alebo príležitostne alebo na vzlety a pristátia lietajúcich športových zariadení. Zároveň sa upravuje pôsobnosť Dopravného úradu na určovanie podmienok prevádzkovania takejto leteckej športovej plochy pričom túto pôsobnosť Dopravný úrad vykonáva už v súčasnosti pri iných plochách, ako je letisko, ktoré sa používajú na vzlety a pristátia lietadiel iba dočasne alebo príležitostne alebo na vzlety a pristátia lietajúcich športových zariadení. Zároveň sa upravuje pôsobnosť Dopravného úradu na určovanie podmienok prevádzkovania takejto leteckej plochy a určovania jej ochranných pásem.  Pri riešení priestupkov a správnych deliktov sa počíta s ukladaním ich vyšších sadzieb, ale to len z dôvodu, že súčasné výšky pokút za niektoré správne delikty či priestupky nekorešpondujú s priemernou mzdou na Slovensku a teda nemajú reštrikčný účinok. Oproti nultému stavu predkladateľ predpokladá lepšie dodržiavanie platných právnych predpisov v oblasti civilného letectva.  Dopĺňajú sa aj nové správne poplatky, pričom niektoré služby sú už zavedené, ale neboli spoplatnené, čo nezohľadňuje princípy zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov. Zároveň dochádza k bližšej špecifikácii niektorých správnych poplatkov s ohľadom na požiadavky platných právnych predpisov.  Ostatné zmeny v návrhu zákona iba precizujú súčasnú platnú právnu úpravu, čo oproti pôvodnému stavu (nulté riešenie) vylepší právne prostredie v oblasti civilného letectva. |
| **6. Vykonávacie predpisy** |
| *Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?*  *Áno* □ *Nie*  *Ak áno, uveďte ktoré oblasti budú nimi upravené, resp. ktorých vykonávacích predpisov sa zmena dotkne:*   * postup výpočtu odplát za poskytovanie leteckých navigačných služieb a stanovenie zón spoplatňovania, * vzor žiadosti o poskytnutie príspevku a vzory príslušných príloh, * oblasť akreditácií na vykonávanie odbornej prípravy a opakovanej odbornej prípravy v oblasti ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania, * požiadavky na letecké plochy |
| **7. Transpozícia práva EÚ** |
| *Uveďte, v ktorých ustanoveniach ide národná právna úprava nad rámec minimálnych požiadaviek EÚ spolu s odôvodnením.*  Národná právna úprava nepresahuje rámec minimálnych požiadaviek Európskej únie. |
| **8. Preskúmanie účelnosti\*\*** |
| *Uveďte termín, kedy by malo dôjsť k preskúmaniu účinnosti a účelnosti navrhovaného predpisu.*  *Uveďte kritériá, na základe ktorých bude preskúmanie vykonané.*  **-** |

\* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky.

\*\* nepovinné

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **9. Vplyvy navrhovaného materiálu** | | | |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | ** Pozitívne** | ** Žiadne** | ** Negatívne** |
| z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy |  Áno |  Nie |  Čiastočne |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** | ** Pozitívne** | ** Žiadne** | ** Negatívne** |
| z toho vplyvy na MSP |  Pozitívne | **** Žiadne |  Negatívne |
| **Sociálne vplyvy** | ** Pozitívne** | ** Žiadne** | ** Negatívne** |
| **Vplyvy na životné prostredie** | ** Pozitívne** | ** Žiadne** | ** Negatívne** |
| **Vplyvy na informatizáciu** | ** Pozitívne** | ** Žiadne** | ** Negatívne** |
| **Vplyvy na služby pre občana z toho** |  |  |  |
| vplyvy služieb verejnej správy na občana | ** Pozitívne** | ** Žiadne** | ** Negatívne** |
| vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe | ** Pozitívne** | ** Žiadne** | ** Negatívne** |

|  |
| --- |
| **10. Poznámky** |
| *V prípade potreby uveďte doplňujúce informácie k návrhu.*  Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky už v súčasnosti, podľa možností rozpočtovej kapitoly ministerstva a možností štátneho rozpočtu, poskytuje v oblasti civilného letectva dotácie na účely bezpečnostnej ochrany letísk, výkonu záchranných a hasičských služieb a poskytovania letových prevádzkových služieb letom oslobodeným od odplát. Predloženým návrhom sa mení právna forma poskytovania verejných financií.  Oprávneným žiadateľom o poskytnutie verejných financií je v súčasnosti letisková spoločnosť alebo poskytovateľ letových prevádzkových služieb. Letisková spoločnosť musí aj naďalej byť držiteľom platného prevádzkového povolenia na prevádzkovanie letiska alebo držiteľom osvedčenia pre prevádzkovateľa letiska a poskytovať letiskové služby leteckým dopravcom. Poskytovateľ letových prevádzkových služieb musí byť aj naďalej držiteľom platného osvedčenia pre príslušnú leteckú navigačnú službu a poverenia na poskytovanie letových prevádzkových služieb. Zároveň musia oprávnení žiadatelia spĺňať aj ďalšie podmienky, aby im mohli byť verejné financie poskytnuté. S ohľadom na uvedené, predmetom posudzovania bude len žiadosť o poskytnutie príspevku od osoby, ktorá spĺňa tieto podmienky.  V súčasnosti nie je možné kvantifikovať, aká by mohla byť pravdepodobná úspešnosť poskytnutia požadovanej výšky verejných prostriedkov vo forme príspevku v rámci schvaľovania žiadostí o poskytnutie príspevku, keďže na poskytnutie príspevku nie je právny nárok a disponibilné finančné prostriedky závisia od možností štátneho rozpočtu na príslušný rozpočtový rok, ako aj od rozpočtu obcí či vyšších územných celkov.  Na základe doterajších žiadostí o poskytnutie dotácií v oblasti civilného letectva možno konštatovať, že schválený rozpočet pre oblasť civilného letectva, na základe príslušného zákona o štátnom rozpočte na príslušný rozpočtový rok, nie je dostatočný na pokrytie požiadaviek letiskových spoločností a poskytovateľa letových prevádzkových služieb ani na nehospodárske činnosti, ktoré sú obvyklou zodpovednosťou štátu [bod 35 Oznámenia Komisie - Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 99, 4. 4. 2014)].  V súčasnosti nie je možné kvantifikovať výdavky obcí a vyšších územných celkov, keďže návrh zákona predstavuje len právny rámec pre obec alebo vyšší územný celok, na základe ktorého bude môcť poskytnúť príspevok s ohľadom na disponibilné finančné prostriedky.  Vplyvy jednotlivých vykonávacích predpisov budú posudzované a uvedené samostatne v rámci jednotlivých legislatívnych procesov.  Návrhom zákona nie je možné jednoznačne kvantifikovať charakter a rozsah celkových príjmov a prínosov, keďže nie je možné konkrétne určiť počet vybraných správnych poplatkov a pokút. Správne poplatky za jednotlivé služby poskytované Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky a Dopravným úradom sú nepravidelné.  Na základe uvedeného, návrh zákona predpokladá pozitívne vplyvy na rozpočet verejnej správy, pozitívne vplyvy na podnikateľské prostredie a zároveň aj negatívne vplyvy na podnikateľské prostredie, pozitívne vplyvy na informatizáciu a na životné prostredie. Návrh zákona nepredpokladá sociálne vplyvy, ani na služby pre občana. |
| **11. Kontakt na spracovateľa** |
| *Uveďte údaje na kontaktnú osobu, ktorú je možné kontaktovať v súvislosti s posúdením vybraných vplyvov:*  Michal Hýsek, odbor civilného letectva, sekcia civilného letectva, Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, 02/59494617, [michal.hysek@mindop.sk](mailto:michal.hysek@mindop.sk) |
| **12. Zdroje** |
| *Uveďte zdroje (štatistiky, prieskumy, spoluprácu s odborníkmi a iné), z ktorých ste pri vypracovávaní doložky, príp. analýz vplyvov vychádzali.*  Podkladom vo vzťahu k investičnej pomoci a prevádzkovej pomoci boli Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030, Návrh Národného investičného plánu SR na roky 2018 – 2030 pilotná verzia, interné dokumenty Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky. Pri prevádzkovej pomoci boli sumy určené na základe schodkov prevádzkovej pomoci v súlade s platnými právnymi predpismi v oblasti štátnej pomoci. Keďže predmetné informácie môžu podliehať obchodnému tajomstvu, nie je možné ich uviesť pre jednotlivé letiskové spoločnosti, ale sú v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu uvedené ako súčasť bežných transferov na jednotlivé roky. Vo vzťahu k investičnej pomoci, projekty boli započítané podľa jednotlivých letiskových spoločností, pričom boli vypracované v predchádzajúcich rokoch a s ohľadom na vývoj cien predstavujú len odhadovanú výšku investície, ktorá sa však môže zmeniť.  Výška príspevku na jednotlivé účely na príslušný rozpočtový rok bola vypracovaná na základe podkladov od letiskových spoločností a poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktoré boli uplatnené Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky v rámci prípravy rozpočtu na rok 2019 s výhľadom na nasledujúce roky a sú bližšie uvedené v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu. |
| **13.  Stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov z PPK** |
| *Uveďte stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov, ktoré Vám bolo zaslané v rámci predbežného pripomienkového konania*   * + - 1. **stanovisko komisie**   **(predbežné pripomienkové konanie)**  **k návrhu**  **zákona o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov**  **I. Úvod:** Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky dňa 30. januára 2019 predložilo Stálej pracovnej komisii na posudzovanie vybraných vplyvov (ďalej len „Komisia“) na predbežné pripomienkové konanie materiál: *„Návrh zákona o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov“*.Materiál predpokladá negatívne vplyvy na rozpočet verejnej správy, ktoré sú čiastočne rozpočtovo zabezpečené a pozitívne vplyvy na informatizáciu.  **II. Pripomienky a návrhy zmien:** Komisia uplatňuje k materiálu nasledovné pripomienky a odporúčania:  **K doložke vybraných vplyvov**  Komisia odporúča dopracovať časti 5. Alternatívne riešenia a 12. Zdroje, podľa obsahových náležitostí Jednotnej metodiky.  Komisia navrhuje vyznačiť žiadny vplyv na služby verejnej správy pre občana v doložke vybraných vplyvov  ***Vyjadrenie Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky:***  ***Pripomienka akceptovaná. Doložka vybraných vplyvov je v bode 5.a 12. dopracovaná podľa stanoviska komisie PPK.***  **K vplyvom na podnikateľské prostredie**  Komisia nesúhlasí s názorom predkladateľa, že materiál nebude mať vplyv na podnikateľské prostredie. Komisia žiada v doložke vybraných vplyvov vyznačiť negatívny a pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie a vypracovať k materiálu analýzu vplyvov na podnikateľské prostredie.  Negatívny vplyv Komisia vidí v nasledovných oblastiach:  - povinnosť prevádzkovateľa letiska najmenej raz ročne uskutočniť konzultácie s leteckými dopravcami a ďalšie povinnosti súvisiace s konzultáciami, uvedenými v navrhovanom § 3 (čl. I)  - zavedenie nových správnych poplatkov v čl. II predloženého materiálu  - nové povinnosti prevádzkovateľa nového inštitútu "leteckej športovej plochy" vyplývajúce z čl. III, novelizačného bodu č. 9.  Administratívne náklady, vyplývajúce v prípade podania žiadosti o príspevok, uvedené v časti 1. (poznámky) doložky, Komisia odporúča uvádzať v analýze vplyvov na podnikateľské prostredie v časti administratívne náklady.  Pozitívny vplyv predloženého materiálu je možné očakávať vo vytvorení podmienok a možností získania príspevku podľa čl. I § 12 ods. 2 a tiež v možnosti získania prevádzkovej či investičnej pomoci (čl. I § 19).  Zároveň Komisia odporúča v doložke vybraných vplyvov uviesť, že vplyvy jednotlivých vykonávacích predpisov budú posudzované a uvedené samostatne v rámci jednotlivých legislatívnych procesov.  ***Vyjadrenie Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky:***  ***Pripomienka akceptovaná. Doložka vybraných vplyvov je upravená a analýza vplyvov na podnikateľské prostredie je vypracovaná podľa stanoviska komisie PPK.***  ***K negatívnemu vplyvu „povinnosť prevádzkovateľa letiska najmenej raz ročne uskutočniť konzultácie s leteckými dopravcami a ďalšie povinnosti súvisiace s konzultáciami, uvedenými v navrhovanom § 3 (čl. I)“ predkladateľ uvádza, že sa nestanovuje nová povinnosť pre prevádzkovateľa letiska vo vzťahu k leteckým dopravcom. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch (Ú. v. EÚ L 70, 14. 3. 2009) bola do právneho poriadku Slovenskej republiky transponovaná v roku 2011 prostredníctvom zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 241/2011 Z. z. Na základe uvedeného možno konštatovať, že táto povinnosť platí viac ako 7 rokov. Zároveň predkladateľ uvádza, že predmetná povinnosť sa na území Slovenskej republiky, s ohľadom na prevádzkové výkony letiskových spoločností v počte odbavených cestujúcich, vzťahuje len na toho prevádzkovateľa letiska, ktorý prevádzkuje letisko, z ktorého sa vykonáva obchodná letecká doprava a na ktorom sa odbaví najväčší počet cestujúcich, a tým prevádzkovateľom letiska je letisková spoločnosť Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (BTS). Leteckým dopravcom v tomto prípade sú väčšinou leteckí dopravcovia EÚ, ktorí majú hlavné miesto podnikania v inom členskom štáte EÚ (napr. Ryanair, Wizz Air) alebo leteckí dopravcovia tretej krajiny (flydubai, Pobeda Airlines).***  ***K negatívnemu vplyvu „nové povinnosti prevádzkovateľa nového inštitútu "leteckej športovej plochy" vyplývajúce z čl. III, novelizačného bodu č. 9“ predkladateľ uvádza, že ako je uvedené v predkladanom návrhu zákona a v sprievodných dokumentoch, predmetná letecká športová plocha sa nebude používať na vykonávanie obchodnej leteckej dopravy. Hlavným cieľom je umožniť všeobecnému letectvu (napr. aeroklubom) používať na vzlety a pristátia stavby, na prevádzkovanie ktorých nie je možné vydať prevádzkové povolenia v súlade s platnými právnymi predpismi. Navyše už v súčasne platnom znení zákona č. 143/1998 Z. z., konkrétne § 32 ods. 10, je uvedené, že „Povolenie podľa odseku 1 sa nevyžaduje pre iné plochy, ako je letisko, ktoré sa používajú na vzlety a pristátia lietadiel iba dočasne alebo príležitostne alebo na vzlety a pristátia lietajúcich športových zariadení. Podmienky na používanie týchto plôch určí Dopravný úrad.“ Navrhovanou právnou úpravou dochádza k právnej transformácii aj týchto iných plôch na letecké športové plochy a nevytvára sa nová povinnosť.***  ***K pozitívnemu vplyvu******„vo vytvorení podmienok a možností získania príspevku podľa čl. I § 12 ods. 2 a tiež v možnosti získania prevádzkovej či investičnej pomoci (čl. I § 19)“ predkladateľ uvádza, že investičná pomoc a prevádzková pomoc sú účely, na ktoré sa môže poskytnúť príspevok, t. j. príspevok na účel prevádzky letiskovej infraštruktúry (prevádzková pomoc) a príspevok na účel investícií do letiskovej infraštruktúry (investičná pomoc). Už v súčasnosti môže Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky poskytovať dotácie podľa § 56a zákona č. 143/1998 Z. z. aj na tieto účely. Avšak s ohľadom na záujem upraviť uvedenú oblasť v jednom právnom predpise, predkladateľ vypracoval predmetný návrh zákona. Týmto návrhom zákona sa teda nevytvárajú nové podmienky, len sa mení právna forma poskytovania verejných financií, keďže v súčasnosti predmetné podmienky musí žiadateľ spĺňať podľa § 8a zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení so zákonom č. 143/1998 Z. z. a výnosom Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky z 27. novembra 2014 č. 14097/2014/C410-SCLVD/73232-M o poskytovaní dotácií v oblasti civilného letectva (oznámenie č. 341/2014 Z. z.).***  **K vplyvom na rozpočet verejnej správy**  V doložke vybraných vplyvov je uvedené, že návrh bude mať negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, ktorý je čiastočne rozpočtovo zabezpečený. V analýze je uvedený pozitívny vplyv na príjmy rozpočtu verejnej správy v súvislosti s úpravou správnych poplatkov kvantifikovaný na rok 2019 v sume 23 050 eur, na rok 2020 v sume 40 350 eur, na rok 2021 v sume 15 270 eur a na rok 2022 v sume 29 270 eur. Tento pozitívny vplyv je potrebné zohľadniť aj v doložke vybraných vplyvov v bode 9.  V analýze vplyvov sú kvantifikované výdavky na v súčasnosti poskytované dotácie v sume 6 mil. eur ročne ako zabezpečené v rozpočte kapitoly MDV SR. Nekryté vplyvy súvisiace s príspevkami na navrhované nové účely prevádzky letiskovej infraštruktúry a investícií do letiskovej infraštruktúry sú kvantifikované za kapitolu MDV SR na rok 2019 v sume 47 362 473 eur, na rok 2020 v sume 57 016 502 eur, na rok 2021 v sume 55 989 015 eur a na rok 2022 v sume 57 783 235 eur. Vzhľadom na to, že sa v návrhu uvádza aj možnosť poskytovania príspevku z rozpočtu VÚC alebo obce na podporu civilného letectva, je potrebné v analýze vplyvov jednoznačne uviesť, či sa na základe uvedeného predpokladajú výdavky týchto subjektov verejnej správy.  S rozpočtovo nekrytým vplyvom Komisia zásadne nesúhlasí. Návrh Komisia žiada prepracovať tak, aby boli vyčíslené len nevyhnutné výdavky takým spôsobom, aby materiál nezakladal žiadne nekryté vplyvy na rozpočet verejnej správy.  ***Vyjadrenie Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky:***  ***Pripomienka akceptovaná. Doložka vybraných vplyvov a Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy je upravená podľa stanoviska komisie PPK.***  **K vplyvom na informatizáciu**  Komisia súhlasí s tým, že predkladaný materiál predpokladá vplyvy na informatizáciu. Komisia žiada upraviť analýzu vplyvov na informatizáciu tak, aby boli analyzované vplyvy na informatizáciu v zmysle platnej metodiky. V bode 6.1. Komisia žiada uviesť kód príslušnej služby a nie kód systému.  ***Vyjadrenie Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky:***  ***Pripomienka akceptovaná. Analýza vplyvov na informatizáciu spoločnosti (Budovanie základných pilierov informatizácie) je upravená podľa stanoviska komisie PPK.***  **K vplyvom na životné prostredie**  Komisia žiada v materiáli vyznačiť pozitívne vplyvy na životné prostredie a dopracovať súvisiacu doložku vplyvov. Ako predkladateľ sám uvádza, výsledkom materiálu bude okrem iného aj rozvoj, modernizácia alebo rekonštrukcia prevádzkových plôch, znižovanie negatívnych vplyvov z emisií a hluku produkovaných leteckou prevádzkou na letiskách využívaním moderných technológií a postupov, čo bude mať pozitívne vplyvy na životné prostredie.  ***Vyjadrenie Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky:***  ***Pripomienka akceptovaná. Doložka vybraných vplyvov je upravená a analýza vplyvov na životné prostredie je vypracovaná podľa stanoviska komisie PPK.***  **III. Záver:** Stála pracovná komisia na posudzovanie vybraných vplyvov vyjadruje  **nesúhlasné stanovisko**  s materiálom predloženým na predbežné pripomienkové konanie s odporúčaním na jeho dopracovanie podľa pripomienok v bode II.  **IV. Poznámka:** Predkladateľ zapracuje pripomienky a odporúčania na úpravu uvedené v bode II a uvedie stanovisko Komisie do Doložky vybraných vplyvov spolu s vyhodnotením pripomienok.  Nesúhlasné stanovisko Komisie neznamená zastavenie ďalšieho schvaľovacieho procesu. Stanovisko Komisie slúži ako podklad pre informované rozhodovanie vlády Slovenskej republiky a ďalších subjektov v rámci schvaľovacieho procesu. Predkladateľ má možnosť dopracovať materiál podľa pripomienok a zaslať ho na opätovné schválenie Komisie, ktorá môže následne zmeniť svoje stanovisko. |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Analýza vplyvov na informatizáciu spoločnosti**  **Budovanie základných pilierov informatizácie** | | | | | |
| **Obsah** | **A – nová služba**  **B – zmena služby** | **Kód služby** | **Názov služby** | | **Úroveň elektronizácie služby**  **(0 až 5)** |
| **6.1.** Predpokladá predložený návrh zmenu existujúcich elektronických služieb verejnej správy alebo vytvorenie nových služieb?  *(Ak áno, uveďte zmenu služby alebo vytvorenie novej služby, ďalej jej kód, názov a úroveň elektronizácie podľa katalógu eGovernment služieb, ktorý je vedený v centrálnom metainformačnom systéme verejnej správy.)* | **B** | **as\_58108** | **Publikovanie informácií na webovom sídle** | | **2** |
| **Infraštruktúra** | **A – nový systém**  **B – zmena systému** | **Kód systému** | **Názov systému** | | |
| **6.2.** Predpokladá predložený návrh zmenu existujúceho alebo vytvorenie nového informačného systému verejnej správy?  *(Ak áno, uveďte zmenu systému alebo vytvorenie nového systému, ďalej jeho kód a názov z centrálneho metainformačného systému verejnej správy.)* |  |  |  | | |
| **Financovanie procesu informatizácie** | **Rezortná úroveň** | **Nadrezortná úroveň** | | **A - z prostriedkov EÚ**  **B - z ďalších zdrojov financovania** | |
| **6.3.** Vyžaduje si proces informatizácie finančné investície?  *(Uveďte príslušnú úroveň financovania a kvantifikáciu finančných výdavkov uveďte v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy.)* | X |  | |  | |

|  |
| --- |
| **Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie**  **(vrátane testu MSP)** |
| **Materiál bude mať vplyv s ohľadom na veľkostnú kategóriu podnikov:** |
| |  |  | | --- | --- | |  | **iba na MSP (0 - 249 zamestnancov)** | |  | **iba na veľké podniky (250 a viac zamestnancov)** | |  | **na všetky kategórie podnikov** | |
| **3.1 Dotknuté podnikateľské subjekty**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, aké podnikateľské subjekty budú predkladaným návrhom ovplyvnené.*  *Aký je ich počet?* |
| Z pohľadu podnikateľských subjektov vo vzťahu k letiskovým odplatám sa návrh zákona vzťahuje na osobu, ktorá prevádzkuje verejné letisko, z ktorého sa vykonáva obchodná letecká doprava a ktorá je držiteľom platného prevádzkového povolenia alebo osvedčenia pre prevádzkovateľa letiska (ďalej len „prevádzkovateľ letiska“) a leteckého dopravcu. V tomto prípade však ide len o 1 prevádzkovateľa letiska s ohľadom na podmienku najväčšieho počtu odbavených cestujúcich, ktorým je letisková spoločnosť Letisko M. R. Štefánika Bratislava – Airport Bratislava, a.s. (BTS). Počet leteckých dopravcov nie je možné explicitne kvantifikovať, keďže ich počet závisí od záujmu leteckých dopravcov využívať Letisko M.R. Štefánika Bratislava na poskytovanie najmä pravidelných leteckých dopravných služieb.  Z pohľadu podnikateľských subjektov vo vzťahu k odplatám za poskytovanie leteckých navigačných služieb sa návrh zákona vzťahuje na poskytovateľa leteckých navigačných služieb a používateľov leteckých navigačných služieb. V súčasnosti, vo vzťahu k terminálnym odplatám, ide o 2 poskytovateľov terminálnych letových prevádzkových služieb (približovacia služba riadenia a letiská služba riadenia). Počet používateľov leteckých navigačných služieb nie je možné explicitne kvantifikovať.  Z pohľadu podnikateľských subjektov vo vzťahu k poskytovaniu príspevku v oblasti civilného letectva sa návrh zákona vzťahuje na letiskovú spoločnosť alebo osobu, ktorá s letiskovou spoločnosťou uzatvorila zmluvu o nájme letiskovej infraštruktúry (napr. koncesionár), ktorá poskytuje letiskové služby leteckým dopravcom a taktiež sa vzťahuje na poskytovateľa letových prevádzkových služieb. V súčasnosti sa týka 6 letiskových spoločností (zákon č. 136/2004 Z. z.) a 2 poskytovateľov letových prevádzkových služieb.  Vo vzťahu k leteckým plochám plocha sa stanovuje, že predmetné letecké plochy nebudú používané na vykonávanie obchodnej leteckej dopravy. Hlavným cieľom je umožniť najmä všeobecnému letectvu (napr. aeroklubom) používať na vzlety a pristátia stavby, na prevádzkovanie ktorých nie je v súčasnosti možné vydať prevádzkové povolenia v súlade s v súčasnosti platnými právnymi predpismi. Navrhovanou právnou úpravou dochádza k právnej transformácii iných plôch, ako je letisko, ktoré sa používajú na vzlety a pristátia lietadiel iba dočasne alebo príležitostne alebo na vzlety a pristátia lietajúcich športových zariadení (§ 32 ods. 10 zákona č. 143/1998 Z. z.) na letecké plochy a nevytvára sa nová povinnosť. |
| **3.2 Vyhodnotenie konzultácií**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, akou formou (verejné alebo cielené konzultácie a prečo) a s kým bol návrh konzultovaný.*  *Ako dlho trvali konzultácie?*  *Uveďte hlavné body konzultácií a výsledky konzultácií.* |
| Počas prípravy návrhu zákona pred predložením materiálu do legislatívneho procesu, bol návrh zákona poslaný na pripomienkovanie formou cielenej konzultácie Únii dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Integrovanému odborovému zväzu a Asociácii priemyselných zväzov. Zároveň bol návrh zákona poslaný na konzultáciu aj Dopravnému úradu. Členom Únie dopravy, pôšt a telekomunikácií SR je podnik Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, š. p., ako poskytovateľ leteckých navigačných služieb. Sociálnym partnerom Integrovaného odborového zväzu je Únia zamestnávateľov v civilnom letectve Slovenskej republiky, ktorej členom sú letiskové spoločnosti.  Predkladateľ mal údaje aj z vlastných zdrojov.  Občania sa do konzultácií na základe PI/2018/251 nezapojili. |
| **3.3 Náklady regulácie**  - **z toho MSP** |
| ***3.3.1 Priame finančné náklady***  *Dochádza k zvýšeniu/zníženiu priamych finančných nákladov (poplatky, odvody, dane clá...)? Ak áno, popíšte a vyčíslite ich. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.* |
| V súvislosti s kompetenciou Dopravného úradu udeliť sankcie sa predpokladá, že na základe doterajších skúseností z uplatňovania zákona č. 143/1998 Z. z., ako aj právne záväzných aktov Európskej únie v oblasti systému letiskových odplát a odplát za poskytovanie leteckých navigačných služieb, si osoby činné v civilnom letectve budú plniť stanovené povinnosti. Súčasne predkladateľ poukazuje na skutočnosť, že sa stanovujú dostatočne odrádzajúce sankcie. Z uvedených dôvodov sa predpokladá, že stanovené povinnosti budú osobami činnými v civilnom letectve dodržiavané.  Pri výpočte správnych poplatkov boli zohľadnené náklady príslušného orgánu spojené s príslušným úkonom, oblasť civilného letectva, ktorej sa náklady týkajú, ako aj početnosť jednotlivých úkonov.  ***Dochádza k zvýšeniu priamych finančných nákladov doplnením alebo úpravou správnych poplatkov v týchto prípadoch:***   1. Položka 90 zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov sa **dopĺňa** novým správnym poplatkom za vydanie akreditácie na vykonávanie odbornej prípravy alebo opakovanej odbornej prípravy v oblasti ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania alebo jej zmeny **v sume 1 000 eur za vydanie a v sume 500 eur v prípade jej zmeny**.   Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky v súčasnosti udeľuje akreditácie podľa § 34a ods. 8 zákona č. 143/1998 Z. z. v spojení s nariadením (EÚ) 2015/1998 v platnom znení s dobou platnosti maximálne na 5 rokov bez toho, aby bol za tento úkon vyberaný správny poplatok.  Ak by sa ročne vydalo 5 akreditácií → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **5 × 1 000 € =** **5 000 € - nový poplatok** (služba sa doteraz nespoplatňovala, avšak bola zavedená - zvýšenie). Celkom by do štátneho rozpočtu za 5 podnikateľských subjektov (fyzická osoba – podnikateľ) bolo ročne odvedených 5 000 € → **1 000 € na 1 podnikateľský subjekt.**  Ak by sa ročne vydala 1 zmena akreditácie → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 500 € = 500 € - nový poplatok** (služba sa doteraz nespoplatňovala, avšak bola zavedená - zvýšenie). Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 podnikateľský subjekt (fyzická osoba – podnikateľ) bolo ročne odvedených 500 € → **500 € na 1 podnikateľský subjekt.**   1. Položka 90 zákona č. 145/1995 Z. z. sa **dopĺňa** novým správnym poplatkom za vydanie povolenia alebo poverenia na poskytovanie jednotlivých druhov leteckých navigačných služieb; každý druh leteckej navigačnej služby spoplatnený samostatne alebo jeho zmeny **v sume 5 000 eur za vydanie a v sume 2 500 eur v prípade jej zmeny**.   Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky v súčasnosti udeľuje povolenie alebo poverenie na poskytovanie leteckých navigačných služieb podľa § 8 až 11 zákona č. 143/1998 Z. z. v spojení s nariadením (ES) č. 550/2004 v platnom znení na dobu platnosti osvedčenia poskytovateľa leteckých navigačných služieb bez toho, aby bol za tento úkon vyberaný správny poplatok.  Ak by sa ročne vydalo 1 povolenie alebo poverenie, čo je v tomto prípade nie veľmi pravdepodobné s ohľadom na veľmi úzku „špecializáciu“ a vzdušný priestor Slovenskej republiky → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 5 000 € = 5 000 € - nový poplatok** (služba sa doteraz nespoplatňovala, avšak bola zavedená - zvýšenie). Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 podnikateľský subjekt bolo ročne odvedených 5 000 € → **5 000 € na 1 podnikateľský subjekt.**  Ak by sa ročne vydala 1 zmena povolenia alebo poverenia, čo je v tomto prípade nie veľmi pravdepodobné s ohľadom na veľmi úzku „špecializáciu“ a vzdušný priestor Slovenskej republiky → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 2 500 € =** **2 500 € - nový poplatok** (služba sa doteraz nespoplatňovala, avšak bola zavedená - zvýšenie). Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 podnikateľský subjekt bolo ročne odvedených 2 500 € → **2 500 € na 1 podnikateľský subjekt.**   1. V položke 91 písm. h) zákona č. 145/1995 Z. z. sa **mení** správny poplatok za schválenie letiskovej prevádzkovej príručky alebo dokumentu, ktorý ju nahrádza v sume 80 € v prípade letiska s neprístrojovou vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu, bez svetelného zabezpečovacieho zariadenia na správny poplatok **v sume 160 €**; v sume 140 € v prípade letiska s neprístrojovou vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu, so svetelným zabezpečovacím zariadením na správny poplatok **v sume 200 €.**   Ak by sa ročne schválila 1 letisková prevádzková príručka alebo dokument, ktorý ju nahrádza v prípade letiska s neprístrojovou vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu, bez svetelného zabezpečovacieho zariadenia → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 160 € = 160 € - upravený poplatok** (zvýšenie poplatku). Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 podnikateľský subjekt bolo ročne odvedených 160 € → **160 € na 1 podnikateľský subjekt – rozdiel medzi súčasnou výškou poplatku a novým poplatkom je 80 € (zvýšenie).**  Ak by sa ročne schválila 1 letisková prevádzková príručka alebo dokument, ktorý ju nahrádza v prípade letiska s neprístrojovou vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu, so svetelným zabezpečovacím zariadením → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 200 € = 200 € - upravený poplatok** (zvýšenie poplatku). Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 podnikateľský subjekt bolo ročne odvedených 200 € → **200 € na 1 podnikateľský subjekt – rozdiel medzi súčasnou výškou poplatku a novým poplatkom je 60 € (zvýšenie).**   1. V položke 91 písm. s) zákona č. 145/1995 Z. z. sa **mení** správny poplatok „pridelenie jedinečného identifikačného kódu pre núdzový vysielač polohy“ v sume za vydanie 160 € na správny poplatok pridelenie jedinečného identifikačného kódu pre núdzový vysielač polohy pre lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou nad 5 700 kg vrátane **v sume za vydanie 160 €.**   Ustanovuje sa zákonom č. 143/1998 Z. z., že Dopravný úrad bude pridelenie vydávať v správnom konaní.  Ak by sa ročne vydalo 1 pridelenie pre lietadlo s maximálnou vzletovou hmotnosťou nad 5 700 kg vrátane prevádzkovaného podnikateľským subjektom → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 160 € =** **160 € - pôvodný poplatok**. Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 podnikateľský subjekt bolo ročne odvedených 160 € → **160 € na 1 podnikateľský subjekt – nie je rozdiel medzi súčasnou výškou poplatku a novým poplatkom (rozdiel = 0,00 €)**   1. V položke 91 písm. t) zákona č. 145/1995 Z. z. sa **mení** správny poplatok pridelenie kódu módu S v sume za vydanie 160 € na správny poplatok pridelenie kódu módu S pre lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou nad 5 700 kg vrátane **v sume za vydanie 160 €.**   Ustanovuje sa zákonom č. 143/1998 Z. z., že Dopravný úrad bude pridelenie vydávať v správnom konaní.  Ak by sa ročne vydalo 1 pridelenie pre lietadlo s maximálnou vzletovou hmotnosťou nad 5 700 kg vrátane prevádzkovaného podnikateľským subjektom → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 160 € =** **160 € - pôvodný poplatok**. Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 podnikateľský subjekt bolo ročne odvedených 160 € → **160 € na 1 podnikateľský subjekt – nie je rozdiel medzi súčasnou výškou poplatku a novým poplatkom (rozdiel = 0,00 €).**   1. Položka 91 zákona č. 145/1995 Z. z. sa **dopĺňa** novým správnym poplatkom za vydanie osvedčenia poskytovateľa leteckých navigačných služieb; každý druh leteckej navigačnej služby spoplatnený jednotlivo alebo jeho zmeny **v sume 4 000 eur za vydanie a v sume 500 eur v prípade jej zmeny**.   Dopravný úrad v súčasnosti udeľuje osvedčenie poskytovateľa leteckých navigačných služieb podľa nariadenia (ES) č. 550/2004 v platnom znení bez toho, aby bol za tento úkon vyberaný správny poplatok.  Ak by sa ročne vydalo 1 osvedčenie, čo je v tomto prípade nie veľmi pravdepodobné s ohľadom na veľmi úzku „špecializáciu“ a vzdušný priestor Slovenskej republiky → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 4 000 € =** **4 000 € - nový poplatok** (služba sa doteraz nespoplatňovala, avšak bola zavedená - zvýšenie). Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 podnikateľský subjekt bolo ročne odvedených 4 000 € → **4 000 € na 1 podnikateľský subjekt.**  Ak by sa ročne vydala 1 zmena osvedčenia, čo je v tomto prípade nie veľmi pravdepodobné s ohľadom na veľmi úzku „špecializáciu“ a vzdušný priestor Slovenskej republiky → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 500 € = 500 € - nový poplatok** (služba sa doteraz nespoplatňovala, avšak bola zavedená - zvýšenie). Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 podnikateľský subjekt bolo ročne odvedených 500 € → **500 € na 1 podnikateľský subjekt.**   1. Položka 91 zákona č. 145/1995 Z. z. sa **dopĺňa** novým správnym poplatkom za schválenie zmeny letiskovej prevádzkovej príručky alebo dokumentu, ktorý ju nahrádza **v sume 40 eur za vydanie** v prípade letiska s neprístrojovou vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu, bez svetelného zabezpečovacieho zariadenia, **v sume 50 €** v prípade letiska s neprístrojovou vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu, so svetelným zabezpečovacím zariadením, **v sume 75 €** v prípade letiska s prístrojovou vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu na nepresné priblíženie a na presné priblíženie I. kategórie Medzinárodnej organizácie civilného letectva, **v sume 100 €** v prípade letiska so vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu na presné priblíženie II. kategórie Medzinárodnej organizácie civilného letectva, **v sume 125 €** v prípade letiska so vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu na presné priblíženie III. kategórie Medzinárodnej organizácie civilného letectva.   Ak by sa ročne schválila 1 zmena v prípade letiska s neprístrojovou vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu, bez svetelného zabezpečovacieho zariadenia → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 40 € = 40 € - nový poplatok** (služba sa doteraz nespoplatňovala, avšak bola zavedená - zvýšenie). Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 podnikateľský subjekt bolo ročne odvedených 40 € → **40 € na 1 podnikateľský subjekt.**  Ak by sa ročne schválila 1 zmena v prípade letiska s neprístrojovou vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu, so svetelným zabezpečovacím zariadením → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 50 € = 50 € - nový poplatok** (služba sa doteraz nespoplatňovala, avšak bola zavedená - zvýšenie). Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 podnikateľský subjekt bolo ročne odvedených 50 € → **50 € na 1 podnikateľský subjekt.**  Ak by sa ročne schválila 1 zmena v prípade letiska s prístrojovou vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu na nepresné priblíženie a na presné priblíženie I. kategórie Medzinárodnej organizácie civilného letectva → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 75 € =** **75 € - nový poplatok** (služba sa doteraz nespoplatňovala, avšak bola zavedená - zvýšenie). Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 podnikateľský subjekt bolo ročne odvedených 75 € → **75 € na 1 podnikateľský subjekt.**  Ak by sa ročne schválila 1 zmena v prípade letiska vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu na presné priblíženie II. kategórie Medzinárodnej organizácie civilného letectva → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 100 € =** **100 € - nový poplatok** (služba sa doteraz nespoplatňovala, avšak bola zavedená - zvýšenie). Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 podnikateľský subjekt bolo ročne odvedených 100 € → **100 € na 1 podnikateľský subjekt.**  Ak by sa ročne schválila 1 zmena v prípade letiska vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu na presné priblíženie III. kategórie Medzinárodnej organizácie civilného letectva → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 125 € = 125 € - nový poplatok** (služba sa doteraz nespoplatňovala, avšak bola zavedená - zvýšenie). Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 podnikateľský subjekt bolo ročne odvedených 125 € → **125 € na 1 podnikateľský subjekt.**   1. Položka 91 zákona č. 145/1995 Z. z. sa **dopĺňa** novým správnym poplatkom za vydanie rozhodnutia o určení podmienok na prevádzkovanie leteckej plochy **v sume 250 eur za vydanie a v sume 100 eur v prípade jej zmeny**.   Ak by sa ročne vydalo 5 rozhodnutí → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **5 × 250 € =** **1 250 € - nový poplatok** [služba sa doteraz nespoplatňovala, avšak bola zavedená (podľa § 32 ods. 10 zákona č. 143/1998 Z. z. Dopravný úrad určoval podmienky pre iné plochy, ako je letisko, ktoré sa používajú na vzlety a pristátia lietadiel iba dočasne alebo príležitostne alebo na vzlety a pristátia lietajúcich športových zariadení; navrhovanou právnou úpravou dochádza k právnej transformácii aj týchto iných plôch na letecké plochy a nevytvára sa nová povinnosť) – zvýšenie]. Celkom by do štátneho rozpočtu za 5 subjektov bolo ročne odvedených 1 250 € → **2 50 € na 1 subjekt.**  Ak by sa ročne vydala 1 zmena rozhodnutia → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 100 € =** **100 € - nový poplatok** [služba sa doteraz nespoplatňovala, avšak bola zavedená (podľa § 32 ods. 10 zákona č. 143/1998 Z. z. Dopravný úrad určoval podmienky pre iné plochy, ako je letisko, ktoré sa používajú na vzlety a pristátia lietadiel iba dočasne alebo príležitostne alebo na vzlety a pristátia lietajúcich športových zariadení; navrhovanou právnou úpravou dochádza k právnej transformácii aj týchto iných plôch na letecké plochy a nevytvára sa nová povinnosť) – zvýšenie]. Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 subjekt bolo ročne odvedených 100 € → **100 € na 1 subjekt.**   1. Položka 91 zákona č. 145/1995 Z. z. sa **dopĺňa** novým správnym poplatkom za schválenie prevádzkovej príručky leteckej plochy alebo jej zmeny **v sume 160 eur za vydanie a v sume 40 eur v prípade jej zmeny**.   Ak by sa ročne schválilo 5 prevádzkových príručiek leteckých plôch → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **5 × 160 € =** **800 € - nový poplatok** (nová služba - zvýšenie). Celkom by do štátneho rozpočtu za 5 subjektov bolo ročne odvedených 800 € → **160 € na 1 subjekt.**  Ak by sa ročne schválila jedna zmena prevádzkovej príručky leteckej plochy → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 40 € =** **40 € - nový poplatok** (nová služba - zvýšenie). Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 subjekt bolo ročne odvedených 40 € → **40 € na 1 subjekt.**  ***Dochádza k zníženiu priamych finančných nákladov doplnením alebo úpravou správnych poplatkov v týchto prípadoch:***   1. V položke 91 písm. s) zákona č. 145/1995 Z. z. sa **mení** správny poplatok „pridelenie jedinečného identifikačného kódu pre núdzový vysielač polohy“ v sume za vydanie 160 € na správny poplatok pridelenie jedinečného identifikačného kódu pre núdzový vysielač polohy pre lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 5 700 kg **v sume za vydanie 60 €.**   Ustanovuje sa zákonom č. 143/1998 Z. z., že Dopravný úrad bude pridelenie vydávať v správnom konaní.  Ak by sa ročne vydalo 1 pridelenie pre lietadlo s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 5 700 kg prevádzkovaného podnikateľským subjektom → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 60 € =** **60 € - upravený poplatok** (zníženie poplatku). Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 podnikateľský subjekt bolo ročne odvedených 60 € → **60 € na 1 podnikateľský subjekt – rozdiel medzi súčasnou výškou poplatku a novým poplatkom je 100,00 € (úspora).**   1. V položke 91 písm. t) zákona č. 145/1995 Z. z. sa **mení** správny poplatok pridelenie kódu módu S v sume za vydanie 160 € na správny poplatok pridelenie kódu módu S pre lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 5 700 kg **v sume za vydanie 60 €.**   Ustanovuje sa zákonom č. 143/1998 Z. z., že Dopravný úrad bude pridelenie vydávať v správnom konaní.  Ak by sa ročne vydalo 1 pridelenie pre lietadlo s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 5 700 kg prevádzkovaného podnikateľským subjektom → ročný príjem do štátneho rozpočtu by bol v sume **1 × 60 € =** **60 € - upravený poplatok** (zníženie poplatku). Celkom by do štátneho rozpočtu za 1 podnikateľský subjekt bolo ročne odvedených 60 € → **60 € na 1 podnikateľský subjekt – rozdiel medzi súčasnou výškou poplatku a novým poplatkom je 100,00 € (úspora).** |
| ***3.3.2 Nepriame finančné náklady***  *Vyžaduje si predkladaný návrh dodatočné náklady na nákup tovarov alebo služieb? Zvyšuje predkladaný návrh náklady súvisiace so zamestnávaním? Ak áno, popíšte a vyčíslite ich. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.* |
| Nie. |
| ***3.3.3 Administratívne náklady***  *Dochádza k zavedeniu nových informačných povinností alebo odstráneniu, príp. úprave existujúcich informačných povinností? (napr. zmena požadovaných dát, zmena frekvencie reportovania, zmena formy predkladania a pod.) Ak áno, popíšte a vyčíslite administratívne náklady. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.* |
| Vzhľadom na to, že nie je možné vopred odhadnúť predpokladaný počet podaných žiadostí, ich rozsah a štruktúru, je problematické vyčísliť predpokladané administratívne náklady na celé podnikateľské prostredie a predpokladanú celkovú úsporu administratívnych nákladov.  Podklady pre výpočet:  ***Priemerný počet pracovných hodín pripadajúcich v roku na 1 mesiac*** *sa zisťuje:*  *priemerný počet dní v roku 365,25 dní*  *priemerný počet týždňov v roku*  *priemerný počet týždňov pripadajúcich v roku na 1 mesiac*  *týždenný fond pracovného času zamestnanca napr. 40 hodín/týždeň[[1]](#footnote-2))*  ***Priemerný počet pracovných hodín pripadajúcich v roku na 1 mesiac*** *sa vypočíta ako súčin priemerného počtu týždňov pripadajúcich v roku na 1 mesiac (4,348 týždňov) a týždenného fondu pracovného času zamestnanca napr. 40 hod.;*  ***Priemerná hrubá mesačná mzda v hospodárstve SR*** *bola za 1. – 3. Q. 2018 podľa údajov Štatistického úradu Slovenskej republiky bola v sume 984,00 €[[2]](#footnote-3))*  ***Priemerná hrubá hodinová mzda v hospodárstve SR******(tarifa)*** *sa vypočíta ako podiel priemernej hrubej mesačnej mzdy v hospodárstve SR a priemerného počtu pracovných hodín pripadajúcich v roku na 1 mesiac;*   1. **Akreditácia na vykonávanie na vykonávanie odbornej prípravy alebo opakovanej odbornej prípravy v oblasti ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania – vydanie alebo zmena**  * nejde o novú službu, preto nové administratívne nároky na podnikateľský subjekt sú iba v tom, že musí zaplatiť správny poplatok (elektronicky), čo je podľa tabuľky štandardných časových náročností typických informačných povinností pre MSP 30 minút, * frekvencia podávania žiadosti o vydanie akreditácie je 1-krát za 5 rokov, t. j. podľa tabuľky koeficientov frekvencie = 0,20 * frekvencia podávania žiadosti o zmenu akreditácie je nepravidelne/jednorázovo, t. j. podľa tabuľky koeficientov frekvencie = 0,10 * *celkové administratívne náklady na 1 podnikateľský subjekt na 1 žiadosť o vydanie akreditácie alebo na 1 žiadosť o zmenu akreditácie:*  1. **Povolenie alebo poverenie na poskytovanie jednotlivých druhov leteckých navigačných služieb; každý druh leteckej navigačnej služby spoplatnený samostatne – vydanie alebo zmena**  * nejde o novú službu, preto nové administratívne nároky na podnikateľský subjekt sú iba v tom, že musí zaplatiť správny poplatok (elektronicky), čo je podľa tabuľky štandardných časových náročností typických informačných povinností pre MSP 30 minút, * frekvencia podávania žiadosti o udelenie povolenia alebo poverenia je nepravidelne/jednorázovo, t. j. podľa tabuľky koeficientov frekvencie = 0,10 * frekvencia podávania žiadosti o zmenu povolenia alebo poverenia je nepravidelne/jednorázovo, t. j. podľa tabuľky koeficientov frekvencie = 0,10 * *celkové administratívne náklady na 1 podnikateľský subjekt na 1 žiadosť o vydanie povolenia alebo poverenia alebo na 1 žiadosť o zmenu povolenia alebo poverenia:*  1. **Schválenie letiskovej prevádzkovej príručky alebo dokumentu, ktorý ju nahrádza**  * nejde o novú službu, preto nové administratívne nároky na podnikateľský subjekt sú iba v tom, že musí zaplatiť správny poplatok (elektronicky), čo je podľa tabuľky štandardných časových náročností typických informačných povinností pre MSP 30 minút, * frekvencia podávania akejkoľvek žiadosti o schválenie zmeny letiskovej prevádzkovej príručky alebo dokumentu, ktorý ju nahrádza je nepravidelne/jednorázovo, t. j. podľa tabuľky koeficientov frekvencie = 0,10 * *celkové administratívne náklady na 1 podnikateľský subjekt na 1 žiadosť o schválenie zmeny letiskovej prevádzkovej príručky alebo dokumentu, ktorý ju nahrádza:*  1. **Pridelenie jedinečného identifikačného kódu pre núdzový vysielač polohy pre lietadlá**  * nejde o novú službu, preto nové administratívne nároky na podnikateľský subjekt sú iba v tom, že musí zaplatiť správny poplatok (elektronicky), čo je podľa tabuľky štandardných časových náročností typických informačných povinností pre MSP 30 minút, * frekvencia podávania žiadosti o pridelenie jedinečného identifikačného kódu pre núdzový vysielač polohy pre lietadlá je nepravidelne/jednorázovo, t. j. podľa tabuľky koeficientov frekvencie = 0,10 * *celkové administratívne náklady na 1 podnikateľský subjekt na 1 žiadosti o pridelenie jedinečného identifikačného kódu pre núdzový vysielač polohy pre lietadlá:*  1. **Pridelenie kódu módu S pre lietadlá**  * nejde o novú službu, preto nové administratívne nároky na podnikateľský subjekt sú iba v tom, že musí zaplatiť správny poplatok (elektronicky), čo je podľa tabuľky štandardných časových náročností typických informačných povinností pre MSP 30 minút, * frekvencia podávania žiadosti o pridelenie kódu módu S pre lietadlá je nepravidelne/jednorázovo, t. j. podľa tabuľky koeficientov frekvencie = 0,10 * Celkové *administratívne náklady na 1 podnikateľský subjekt na 1 žiadosti o pridelenie kódu módu S pre lietadlá:*  1. **Osvedčenie poskytovateľa leteckých navigačných služieb; každý druh leteckej navigačnej služby spoplatnený jednotlivo – vydanie alebo zmena**  * nejde o novú službu, preto nové administratívne nároky na podnikateľský subjekt sú iba v tom, že musí zaplatiť správny poplatok (elektronicky), čo je podľa tabuľky štandardných časových náročností typických informačných povinností pre MSP 30 minút, * frekvencia podávania žiadosti o vydanie osvedčenia je nepravidelne/jednorázovo, t. j. podľa tabuľky koeficientov frekvencie = 0,10 * frekvencia podávania žiadosti o zmenu osvedčenia je nepravidelne/jednorázovo, t. j. podľa tabuľky koeficientov frekvencie = 0,10 * Celkové *administratívne náklady na 1 podnikateľský subjekt na 1 žiadosť o vydanie osvedčenia alebo na 1 žiadosť o zmenu osvedčenia:*  1. **Schválenie zmeny letiskovej prevádzkovej príručky alebo dokumentu, ktorý ju nahrádza**  * nejde o novú službu, preto nové administratívne nároky na podnikateľský subjekt sú iba v tom, že musí zaplatiť správny poplatok (elektronicky), čo je podľa tabuľky štandardných časových náročností typických informačných povinností pre MSP 30 minút, * frekvencia podávania akejkoľvek žiadosti o schválenie zmeny letiskovej prevádzkovej príručky alebo dokumentu, ktorý ju nahrádza je v priemere 1-krát ročne, t. j. podľa tabuľky koeficientov frekvencie = 1 * celkové *administratívne náklady na 1 podnikateľský subjekt na 1 žiadosť o schválenie zmeny letiskovej prevádzkovej príručky alebo dokumentu, ktorý ju nahrádza:*  1. **Žiadosť o poskytnutie príspevku**  * v prípade podania žiadosti o poskytnutie príspevku na príslušný účel uvedený v § 12 ods. 2 návrhu zákona (6 účelov) vzniknú 1 žiadateľovi na jednu žiadosť o poskytnutie príspevku na 1 účel pri frekvencii 1-krát ročne, vzhľadom na priemernú periodicitu vyhlasovania výzvy na predloženie žiadosti o poskytnutie príspevku, administratívne náklady spojené so spracovaním a poslaním žiadosti o poskytnutie príspevku v listinnej podobe [vypracovanie dokladov (650 min.), žiadosť/návrh (200 min.) a predloženie dokladov papierovo (50 min.)] v sume 84,87 eur. * žiadateľ o poskytnutie príspevku vypracuje doklady, ktoré sú potrebné k žiadosti, to je podľa tabuľky štandardných časových náročností typických informačných povinností pre MSP 650 minút * žiadateľ o poskytnutie príspevku vypracuje žiadosť, to je podľa tabuľky štandardných časových náročností typických informačných povinností pre MSP 200 minút * žiadateľ o poskytnutie príspevku podá žiadosť papierovo na Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky alebo obec alebo VÚC, to je podľa tabuľky štandardných časových náročností typických informačných povinností pre MSP 50 minút * frekvencia podávania žiadosti je v priemere 1-krát ročne, t. j. podľa tabuľky koeficientov frekvencie = 1 * *celkové administratívne náklady na 1 podnikateľský subjekt na 1 žiadosť na 1 účel:*  1. **Letecká plocha – určenie podmienok**  * Tak ako je uvedené v predkladanom návrhu zákona a v sprievodných dokumentoch, letecká plocha sa nebude používať na vykonávanie obchodnej leteckej dopravy. Hlavným cieľom je umožniť všeobecnému letectvu (napr. aeroklubom) používať na vzlety a pristátia stavby, na prevádzkovanie ktorých nie je v súčasnosti možné vydať prevádzkové povolenia v súlade s v súčasnosti platnými právnymi predpismi. Navyše už v súčasne platnom znení zákona č. 143/1998 Z. z., konkrétne § 32 ods. 10, je uvedené, že „Povolenie podľa odseku 1 sa nevyžaduje pre iné plochy, ako je letisko, ktoré sa používajú na vzlety a pristátia lietadiel iba dočasne alebo príležitostne alebo na vzlety a pristátia lietajúcich športových zariadení. Podmienky na používanie týchto plôch určí Dopravný úrad.“ Navrhovanou právnou úpravou dochádza k právnej transformácii aj týchto iných plôch, ako je letisko na letecké plochy a nevytvára sa nová povinnosť. * nejde o novú službu, preto nové administratívne nároky na podnikateľský subjekt sú iba v tom, že musí zaplatiť správny poplatok (elektronicky), čo je podľa tabuľky štandardných časových náročností typických informačných povinností pre MSP 30 minút, * frekvencia podávania akejkoľvek žiadosti schválenie zmeny letiskovej prevádzkovej príručky alebo dokumentu, ktorý ju nahrádza, t. j. podľa tabuľky koeficientov frekvencie = 1 * celkové administratívne náklady na 1 subjekt na 1 žiadosť o schválenie zmeny letiskovej prevádzkovej *príručky alebo dokumentu, ktorý ju nahrádza:*  1. **Letecká plocha – prevádzková príručka leteckej plochy**  * v prípade podania žiadosti o schválenie prevádzkovej príručky leteckej plochy alebo o schválenie jej zmeny vzniknú 1 žiadateľovi na jednu žiadosť o schválenie administratívne náklady spojené so spracovaním a poslaním žiadosti a zaplatením správneho poplatku [vypracovanie dokladov (650 min.), žiadosť/návrh (200 min.) a zaplatenie správneho poplatku (30 min.)] v sume 83,01 eur * žiadateľ vypracuje doklady, ktoré sú potrebné k žiadosti, to je podľa tabuľky štandardných časových náročností typických informačných povinností pre MSP 650 minút * žiadateľ vypracuje žiadosť, to je podľa tabuľky štandardných časových náročností typických informačných povinností pre MSP 200 minút * žiadateľ zaplatí správny poplatok (elektronicky), to je podľa tabuľky štandardných časových náročností typických informačných povinností pre MSP 30 minút * frekvencia podávania žiadosti je v priemere 1-krát ročne, t. j. podľa tabuľky koeficientov frekvencie = 1 * *celkové administratívne náklady na 1 subjekt na 1 žiadosť o schválenie* *prevádzkovej príručky leteckej plochy alebo o schválenie zmeny prevádzkovej príručky leteckej plochy:* |
| ***3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie***   1. **Akreditácia na vykonávanie na vykonávanie odbornej prípravy alebo opakovanej odbornej prípravy v oblasti ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania – vydanie alebo zmena**  |  |  |  | | --- | --- | --- | | vydanie | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *1 000,00 €* | *5 000,00 €* | | *Nepriame finančné náklady* | *0* | *0* | | *Administratívne náklady* | *2,83* | *14,15 €* | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***1 002,83 €*** | ***5 014,15 €*** |  |  |  |  | | --- | --- | --- | | zmena | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *500,00 €* | *500,00 €* | | *Nepriame finančné náklady* | *0* | *0* | | *Administratívne náklady* | *2,83* | *2,83* | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***502,83 €*** | ***502,83 €*** |  1. **Povolenie alebo poverenie na poskytovanie jednotlivých druhov leteckých navigačných služieb; každý druh leteckej navigačnej služby spoplatnený samostatne – vydanie alebo zmena**  |  |  |  | | --- | --- | --- | | vydanie | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *5 000,00 €* | Nie je možné určiť ani odhadom. | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* |  | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* |  | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***5 002,83 €*** |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | | zmena | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *2 500,00 €* | Nie je možné určiť ani odhadom. | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* |  | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* |  | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***2 502,83 €*** |  |  1. **Schválenie letiskovej prevádzkovej príručky alebo dokumentu, ktorý ju nahrádza**  |  |  |  | | --- | --- | --- | | letisko s neprístrojovou vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu, bez svetelného zabezpečovacieho zariadenia | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *160,00 €* | Nie je možné určiť ani odhadom. | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* |  | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* |  | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***162,83 €*** |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | | letisko s neprístrojovou vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu, so svetelným zabezpečovacím zariadením | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *200,00 €* | Nie je možné určiť ani odhadom. | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* |  | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* |  | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***202,83 €*** |  |  1. **Pridelenie jedinečného identifikačného kódu pre núdzový vysielač polohy pre lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 5 700 kg - ÚSPORA**  |  |  |  | | --- | --- | --- | |  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *- 100,00 €* | Nie je možné určiť ani odhadom. | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* |  | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* |  | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***- 97,17 €*** |  |  1. **Pridelenie jedinečného identifikačného kódu pre núdzový vysielač polohy pre lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou nad 5 700 kg vrátane**  |  |  |  | | --- | --- | --- | |  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *0,00 €* | Nie je možné určiť ani odhadom. | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* |  | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* |  | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***2,83 €*** |  |  1. **Pridelenie kódu módu S pre lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 5 700 kg - ÚSPORA**  |  |  |  | | --- | --- | --- | |  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *- 100,00 €* | Nie je možné určiť ani odhadom. | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* |  | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* |  | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***- 97,17 €*** |  |  1. **Pridelenie kódu módu S pre lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou nad 5 700 kg vrátane**  |  |  |  | | --- | --- | --- | |  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *0,00 €* | Nie je možné určiť ani odhadom. | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* |  | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* |  | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***2,83 €*** |  |  1. **Osvedčenie poskytovateľa leteckých navigačných služieb; každý druh leteckej navigačnej služby spoplatnený jednotlivo**  |  |  |  | | --- | --- | --- | | vydanie | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *4 000,00 €* | Nie je možné určiť ani odhadom. | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* |  | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* |  | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***4 002,83 €*** |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | | zmena | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *500,00 €* | Nie je možné určiť ani odhadom. | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* |  | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* |  | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***502,83 €*** |  |  1. **Schválenie zmeny letiskovej prevádzkovej príručky alebo dokumentu, ktorý ju nahrádza**  |  |  |  | | --- | --- | --- | | letisko s neprístrojovou vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu, bez svetelného zabezpečovacieho zariadenia | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *40,00 €* | *40,00 €* | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* | *0,00 €* | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* | *2,83 €* | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***42,83 €*** | ***42,83 €*** |  |  |  |  | | --- | --- | --- | | letisko s neprístrojovou vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu, so svetelným zabezpečovacím zariadením | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *50,00 €* | *50,00 €* | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* | *0,00 €* | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* | *2,83 €* | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***52,83 €*** | ***52,83 €*** |  |  |  |  | | --- | --- | --- | | letisko s prístrojovou vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu na nepresné priblíženie a na presné priblíženie I. kategórie Medzinárodnej organizácie civilného letectva | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *75,00 €* | *75,00 €* | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* | *0,00 €* | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* | *2,83 €* | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***77,83 €*** | ***77,83 €*** |  |  |  |  | | --- | --- | --- | | letisko so vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu na presné priblíženie II. kategórie Medzinárodnej organizácie civilného letectva | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *100,00 €* | *100,00 €* | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* | *0,00 €* | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* | *2,83 €* | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***102,83 €*** | ***102,83 €*** |  |  |  |  | | --- | --- | --- | | letisko so vzletovou a pristávacou dráhou a plochou konečného priblíženia a vzletu na presné priblíženie III. kategórie Medzinárodnej organizácie civilného letectva | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *125,00 €* | *125,00 €* | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* | *0,00 €* | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* | *2,83 €* | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***127,83 €*** | ***127,83 €*** |  1. **Žiadosť o poskytnutie príspevku**  |  |  |  | | --- | --- | --- | |  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *0,00 €* | *0,00 €* | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* | *0,00 €* | | *Administratívne náklady* | *84,87 €* | *Za predpokladu, že 6 žiadateľov (prevádzkovatelia letísk) by teoreticky mohlo podať po 1 žiadosti na 5 účelov [čl. I, § 12 ods. 2 písm. a) až e) návrhu zákona], ak by boli vyhlásené výzvy na tieto účely, a 2 žiadatelia (poskytovatelia letových prevádzkových služieb) by teoreticky mohli podať po 1 žiadosti na 1 účel [čl. I, § 12 ods. 2 písm. f) návrhu zákona], ak by bola vyhlásená výzva, t. j. spolu by teoreticky mohlo byť 32 žiadostí (nemožno vylúčiť, že na účel podľa čl. I, § 12 ods. 2 písm. d) návrhu zákona by prevádzkovatelia letísk predložili niekoľko žiadostí, čo však nie je možné vopred odhadnúť a preto sa pri výpočte počíta s predložením po 1 žiadosti na tento účel každým prevádzkovateľom letiska), t. j. celkové náklady, pre 8 žiadateľov predkladajúcich po 1 žiadosti na príslušný účel, by boli v sume* | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***84,87 €*** | ***2 715,84 €*** |  1. **Letecká plocha – určenie podmienok**  |  |  |  | | --- | --- | --- | | vydanie | *Náklady na 1 subjekt* | *Náklady na celé prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *250,00 €* | Nie je možné určiť ani odhadom | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* |  | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* |  | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***252,83 €*** |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | | zmena | *Náklady na 1 subjekt* | *Náklady na celé prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *100,00 €* | Nie je možné určiť ani odhadom | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* |  | | *Administratívne náklady* | *2,83 €* |  | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***102,83 €*** |  |  1. **Letecká plocha – prevádzková príručka leteckej plochy**  |  |  |  | | --- | --- | --- | | schválenie | *Náklady na 1 subjekt* | *Náklady na celé prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *160,00 €* | Nie je možné určiť ani odhadom | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* |  | | *Administratívne náklady* | *83,01 €* |  | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***243,01 €*** |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | | schválenie zmeny | *Náklady na 1 subjekt* | *Náklady na celé prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *40,00 €* | Nie je možné určiť ani odhadom | | *Nepriame finančné náklady* | *0,00 €* |  | | *Administratívne náklady* | *83,01 €* |  | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***123,01 €*** |  | |
| **3.4 Konkurencieschopnosť a správanie sa podnikov na trhu**  - **z toho MSP** |
| *Dochádza k vytvoreniu bariér pre vstup na trh pre nových dodávateľov alebo poskytovateľov služieb? Bude mať navrhovaná zmena za následok prísnejšiu reguláciu správania sa niektorých podnikov? Bude sa s niektorými podnikmi alebo produktmi zaobchádzať v porovnateľnej situácii rôzne (špeciálne režimy pre mikro, malé a stredné podniky tzv. MSP)? Ak áno, popíšte.*  *Aký vplyv bude mať navrhovaná zmena na obchodné bariéry? Bude mať vplyv na vyvolanie cezhraničných investícií (príliv /odliv zahraničných investícií resp. uplatnenie slovenských podnikov na zahraničných trhoch)? Ak áno, popíšte.*  *Ako ovplyvní cenu alebo dostupnosť základných zdrojov (suroviny, mechanizmy, pracovná sila, energie atď.)?*  *Ovplyvňuje prístup k financiám? Ak áno, ako?* |
| Z pohľadu vytvorenia spoločných zásad na stanovovanie výšky letiskových odplát a systém letiskových odplát vo vzťahu k vykonávaniu obchodnej leteckej dopravy možno konštatovať, že predmetný systém prispieva k väčšej transparentnosti a k zabráneniu diskriminácie jednotlivých leteckých dopravcov.  Transparentnosť sa týka poskytovania informácií leteckým dopravcom od prevádzkovateľa letiska ako napr. prehľad o nákladoch prevádzkovateľa letiskom, o investíciách prevádzkovateľa letiska a pod. Leteckí dopravcovia majú informovať prevádzkovateľa letiska o svojich prevádzkových plánoch, rozvojových projektoch a konkrétnych požiadavkách a návrhoch, aby mohol prevádzkovateľ letiska zvážiť tieto požiadavky s ohľadom na budúce investície.  Zabráneniu diskriminácie sa dosiahne zavedením pravidelných konzultácií medzi prevádzkovateľom letiska a leteckými dopravcami s možnosťou posúdenia nezávislým dozorným orgánom kedykoľvek leteckí dopravcovia nebudú súhlasiť s rozhodnutím o letiskových poplatkoch alebo úpravu systému spoplatňovania zo strany prevádzkovateľa letiska. |
| **3.5 Inovácie**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, ako podporuje navrhovaná zmena inovácie.*  *Zjednodušuje uvedenie alebo rozšírenie nových výrobných metód, technológií a výrobkov na trh?*  *Uveďte, ako vplýva navrhovaná zmena na jednotlivé práva duševného vlastníctva (napr. patenty, ochranné známky, autorské práva, vlastníctvo know-how).*  *Podporuje vyššiu efektivitu výroby/využívania zdrojov? Ak áno, ako?*  *Vytvorí zmena nové pracovné miesta pre zamestnancov výskumu a vývoja v SR?* |
| Návrh nemá priamy vplyv na inovácie. |

**Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy,**

**na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu**

**2.1 Zhrnutie vplyvov na rozpočet verejnej správy v návrhu**

Tabuľka č. 1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách)** | | | |
| **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| **Príjmy verejnej správy celkom** | **7 000** | **15 750** | **7 640** | **21 640** |
| v tom: kapitola VPS | 7 000 | 15 750 | 7 640 | 21 640 |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **7 000** | **15 750** | **7 640** | **21 640** |
| *Rozpočtové prostriedky* | 7 000 | 15 750 | 7 640 | 21 640 |
| *EÚ zdroje* | 0 | 0 | 0 |  |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** |  |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** |  |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Výdavky verejnej správy celkom** | **24 804 089** | **10 762 192** | **6 000 000** | **6 000 000** |
| v tom: MDV SR (program 055, 640) | 6 000 000 | 6 000 000 | 6 000 000 | 6 000 000 |
| MDV SR (program 055, 720) | 18 804 089 | 4 762 192 | 0 | 0 |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **24 804 089** | **10 762 192** | **6 000 000** | **6 000 000** |
| *Rozpočtové prostriedky* | 24 804 089 | 10 762 192 | 6 000 000 | 6 000 000 |
| *EÚ zdroje* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *spolufinancovanie* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Vplyv na počet zamestnancov** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Vplyv na mzdové výdavky** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Financovanie zabezpečené v rozpočte** | **24 804 089** | **10 762 192** | **6 000 000** | **6 000 000** |
| v tom: MDV SR (055, 640) | 6 000 000 | 6 000 000 | 6 000 000 | 6 000 000 |
| MDV SR (055, 720)\* | 18 804 089\* | 4 762 192\* | 0,00 | 0,00 |
| **Iné ako rozpočtové zdroje** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Rozpočtovo ~~nekrytý vplyv~~ / úspora** | **7 000** | **15 750** | **7 640** | **21 640** |

\*) Rozpočtové opatrenia Ministerstva financií Slovenskej republiky č. 89/2018, ktorým bol udelený prísľub s vyčlenením verejných prostriedkov v roku 2019 a v roku 2020 v celkom výške 23 566 280,90 eur.

Výber správnych poplatkov prostredníctvom služby E-kolok zabezpečuje Slovenská pošta. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky a Dopravný úrad zabezpečujú len evidenciu týchto správnych poplatkov.

V súčasnosti nie je možné kvantifikovať výdavky obcí a vyšších územných celkov, keďže návrh zákona predstavuje len právny rámec pre obec alebo vyšší územný celok, na základe ktorého bude môcť poskytnúť príspevok s ohľadom na disponibilné finančné prostriedky.

**2.1.1. Financovanie návrhu - Návrh na riešenie úbytku príjmov alebo zvýšených výdavkov podľa § 33 ods. 1 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy:**

|  |
| --- |
| Návrh zákona predpokladá pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy, ktorý predstavuje príjem štátneho rozpočtu s ohľadom na úpravu správnych poplatkov. Výška tohto vplyvu je odhadom určená na základe expertného výpočtu. Pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy budú predstavovať správne poplatky v sumách uvedených v tabuľke č. 1, ktoré budú vyberané za úkony vykonané Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) alebo Dopravným úradom.  Poskytovanie verejných financií formou príspevku predstavuje čiastočne negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, keďže ministerstvo má rozpočtované v rámci návrhu limitu výdavkov pre kapitolu ministerstva na roky 2019 až 2021 finančné prostriedky v sume 6 000 000,00 eur/ročne.  V tabuľke č. 1 sú uvažované výdavky len na nehospodárske činnosti, ktoré sú podľa bodu 35 Oznámenia Komisie - Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti 2014/C 99/03[[3]](#footnote-4)) (ďalej len „Usmernenie o štátnej pomoci“) „*obvykle zodpovednosťou štátu pri vykonávaní jeho úradných právomocí ako verejného orgánu, nie sú hospodárskej povahy a vo všeobecnosti nepatria do rozsahu pravidiel štátnej pomoci.*“ Ide o účely bezpečnostná ochrana letísk, výkon záchranných a hasičských služieb, odbavenie letov oslobodených od odplát a poskytovanie letových prevádzkových služieb letom oslobodených od odplát vo forme bežných a kapitálových výdavkov.  Rozpočtovým opatrením Ministerstva financií Slovenskej republiky č. 89/2018 bol udelený prísľub s vyčlenením verejných prostriedkov v roku 2019 a v roku 2020 v celkom výške 23 566 280,90 eur.  V nadväznosti na predkladanie žiadostí prevádzkovateľov letísk v predchádzajúcich rokoch je možné predpokladať zvýšenie nárokov na bežné výdavky v roku 2020 o cca 5,5 mil. eur, v roku 2021 o cca 5,9 mil. eur a v roku 2021 o cca 5,6 mil. eur.  *Podľa bodu 12.4.2.6. prílohy k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2015/1998 v platnom znení všetky EDS musia spĺňať úroveň 3 najneskôr od 1. septembra 2020, pokiaľ sa neuplatňuje bod 12.4.2.3.* V nadväznosti na uvedené je možné predpokladať predloženie žiadostí prevádzkovateľov letísk na poskytnutie finančného príspevku (kapitálové výdavky) na nákup *z*ariadení potrebných na výkon bezpečnostnej ochrany, ako napr. rámový detektor kovov (WTMD), ručný detektor kovov (HHMD), röntgenové zariadenie, zariadenie systémov detekcie výbušnín (EDS), zariadenia systému detekcie tekutých výbušnín (tekutín, aerosólov a gélov) LEDS v roku 2020 vo výške cca 6,9 mil. eur, v roku 2021 vo výške cca 2,33 mil. eur a v roku 2022 vo výške cca 4,44 mil. eur.  V nadväznosti na už predložené žiadosti prevádzkovateľov letísk bude ministerstvo rokovať s Ministerstvom financií Slovenskej republiky o úprave limitu výdavkov ministerstva na rok 2019. Predpokladané zvýšené finančné nároky na roky 2020 – 2022 si bude ministerstvo uplatňovať v rámci prípravy návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2020 – 2022.  O finančných prostriedkoch na účely prevádzky letiskovej infraštruktúry a investícií do letiskovej infraštruktúry (uvedené v tabuľke „Celkové odhadované výdavky na nehospodárske činnosti, prevádzkovú a investičnú pomoc“ na str. 9) bude ministerstvo rokovať s Ministerstvom financií Slovenskej republiky s ohľadom na možnosti štátneho rozpočtu. |

**2.2. Popis a charakteristika návrhu**

**2.2.1. Popis návrhu:**

*Akú problematiku návrh rieši? Kto bude návrh implementovať? Kde sa budú služby poskytovať?*

Návrhom zákona sa precizuje platná právna úprava a nová právna úprava poskytovania verejných financií v oblasti civilného letectva vo forme finančného príspevku, ako aj prevádzkovej a investičnej pomoci najmä vo vzťahu k pravidlám Európskej únie pre štátnu pomoc a minimálnu pomoc. Aj s ohľadom na pozitívne vplyvy letísk napríklad na cestovný ruch a tým aj rozvoj príslušného regiónu, návrhom zákona sa upravuje možnosť pre vyšší územný celok alebo obec, zohľadňujúc ich akciový, obchodný alebo iný vlastnícky podiel v žiadateľovi, poskytovať príspevok na účely výkon záchranných a hasičských služieb, prevádzka letiskovej infraštruktúry alebo investície do letiskovej infraštruktúry.

V návrhu zákona sa upravujú aj spoločné zásady na stanovovanie výšky letiskových odplát a systém letiskových odplát, ako aj odplát za poskytovanie leteckých navigačných služieb.

Cieľom návrhu zákona je aj právna úprava ďalších súvisiacich všeobecne záväzných právnych predpisov aj s ohľadom na poznatky z aplikačnej praxe.

Návrh zákona mení a dopĺňa dlhodobo platné všeobecne záväzné právne predpisy, pričom jeho aplikáciu zabezpečia aj subjekty, ktoré tak konali doteraz, t. j. ministerstvo alebo Dopravný úrad. Služby sa budú poskytovať u implementujúcich subjektov alebo žiadateľov.

**2.2.2. Charakteristika návrhu:**

zmena sadzby

zmena v nároku

nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

x kombinovaný návrh

iné

**2.2.3. Predpoklady vývoja objemu aktivít:**

*Jasne popíšte, v prípade potreby použite nižšie uvedenú tabuľku. Uveďte aj odhady základov daní a/alebo poplatkov, ak sa ich táto zmena týka.*

Tabuľka č. 2

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objem aktivít** | **Odhadované objemy** | | | |
| **2018** | **2019** | **2020** | **2021** |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

**2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie**

*Uveďte najdôležitejšie výpočty, ktoré boli použité na stanovenie vplyvov na príjmy a výdavky, ako aj predpoklady, z ktorých ste vychádzali. Predkladateľ by mal jasne odlíšiť podklady od kapitol a organizácií, aby bolo jasne vidieť základ použitý na výpočty.*

**Správne poplatky, pokuty**

Na základe návrhu zákona nie je možné exaktne kvantifikovať charakter a rozsah celkových príjmov, keďže nie je možné konkrétne určiť počet pokút a správnych poplatkov a tým aj príslušných súm, ktoré budú vybraté. Navyše podľa § 6 ods. 2 zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov platí, že *ak sa úkony a konania vykonávajú na základe návrhu podaného elektronickými prostriedkami alebo prostredníctvom integrovaného obslužného miesta a ak tento zákon pri jednotlivých položkách sadzobníka neustanovuje inak, sadzba poplatku je 50 % z poplatku určeného podľa sadzobníka; v týchto prípadoch sa však poplatok znižuje najviac o 70 eur. Ak sú súčasťou návrhu prílohy, uplatní sa znížená sadzba poplatkov podľa prvej vety len vtedy, ak sú tieto prílohy v elektronickej podobe.* Aj s ohľadom na uvedené nie je možné jednoznačne určiť sumu vybratých správnych poplatkov, keďže nie je možné jednoznačne určiť počet podaní, ktoré budú podané elektronicky a ktoré budú podané zaužívaným spôsobom.

Výpočet predpokladaného príjmu do štátneho rozpočtu vychádza z expertného odhadovaného výpočtu predpokladaných úkonov, ktoré budú spoplatnené upravenými alebo navrhovanými novými správnymi poplatkami.

Predmetný odhad vybratých správnych poplatkov bude príjmom rozpočtovej kapitoly Všeobecná pokladničná správa.

Výpočet predpokladaného príjmu do štátneho rozpočtu za vybraté pokuty nie je možné určiť, pretože sa predpokladá, že osoby činné v civilnom letectve a osoby, ktorým povinnosti vyplývajú z príslušných právnych predpisov, si budú plniť svoje povinnosti a pokuta sa uplatní len v krajnom prípade.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Odhadované správne poplatky(v eurách)** | | | | |
|  | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| **MDV SR** | 5 000 | 12 500 | 6 000 | 15 000 |
| **DÚ** | 2 000 | 3 250 | 1 640 | 6 640 |
| **spolu** | 7 000 | 15 750 | 7 640 | 21 640 |

Zdroj : MDV SR

Tabuľka č. 3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Príjmy (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| **Daňové príjmy (100)1** |  |  |  |  |  |
| **Nedaňové príjmy (200)1** v tom: Administratívne poplatky (221004) | 7 000 | 15 750 | 7 640 | 21 640 | odhad príjmov formou správnych poplatkov |
| **Granty a transfery (300)1** |  |  |  |  |  |
| **Príjmy z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (400)** |  |  |  |  |  |
| **Prijaté úvery, pôžičky a návratné finančné výpomoci (500)** |  |  |  |  |  |
| **Dopad na príjmy verejnej správy celkom** | **7 000** | **15 750** | **7 640** | **21 640** |  |

1 – príjmy rozpísať až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

**Poznámka:**

Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vypĺňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt.

Tabuľka č. 4

kapitola MDV SR

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| **Bežné výdavky (600)** | 6 000 000 | 6 000 000 | 6 000 000 | 6 000 000 |  |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) |  |  |  |  |  |
| Poistné a príspevok do poisťovní (620) |  |  |  |  |  |
| Tovary a služby (630)2 |  |  |  |  |  |
| Bežné transfery (640)2 v tom: transfery prijímateľom príspevku (644001) | 6 000 000 | 6 000 000 | 6 000 000 | 6 000 000 |  |
| Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s  úverom, pôžičkou, návratnou finančnou výpomocou a finančným prenájmom (650)2 |  |  |  |  |  |
| **Kapitálové výdavky (700)** | **18 804 089** | **4 762 192** | **0** | **0** |  |
| Obstarávanie kapitálových aktív (710)2 |  |  |  |  |  |
| Kapitálové transfery (720)2 v tom: kapitálové transfery prijímateľom príspevku (723001) | 18 804 089 | 4 762 192 | 0 | 0 |  |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** |  |  |  |  |  |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** | **24 804 089** | **10 762 192** | **6 000 000** | **6 000 000** |  |

2 – výdavky rozpísať až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

**Poznámka:**

Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vypĺňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt.

Tabuľka č. 5

kapitola MDV SR

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Zamestnanosť** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2018** | **2019** | **2020** | **2021** |
| **Počet zamestnancov celkom** |  |  |  |  |  |
| **z toho vplyv na ŠR** |  |  |  |  |  |
| **Priemerný mzdový výdavok (v eurách)** |  |  |  |  |  |
| **z toho vplyv na ŠR** |  |  |  |  |  |
| **Osobné výdavky celkom (v eurách)** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610)** |  |  |  |  |  |
| **z toho vplyv na ŠR** |  |  |  |  |  |
| **Poistné a príspevok do poisťovní (620)** |  |  |  |  |  |
| **z toho vplyv na ŠR** |  |  |  |  |  |

**Poznámky:**

Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vypĺňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt. Ak sa týka rôznych skupín zamestnancov, je potrebné počty, mzdy a poistné rozpísať samostatne podľa spôsobu odmeňovania (napr. policajti, colníci ...).

Priemerný mzdový výdavok je tvorený podielom mzdových výdavkov na jedného zamestnanca na jeden kalendárny mesiac bežného roka.

Kategórie 610 a 620 sú z tejto prílohy prenášané do príslušných kategórií prílohy „výdavky“.

|  |
| --- |
| **Analýza vplyvov na životné prostredie** |
| **5.1 Ktoré zložky životného prostredia (najmä ovzdušie, voda, horniny, pôda, organizmy) budú predkladaným materiálom ovplyvnené a aký bude ich vplyv ?** |
| *Typ, veľkosť a rozsah vplyvu*  Predkladaný materiál má za cieľ podporiť, v prípade poskytnutia investičnej pomoci, používanie moderných technológií a predpokladá pozitívny vplyv na životné prostredie, keďže v prípade poskytnutia investičnej pomoci môže prijímateľ realizovať projekty spojené so znižovaním dopadov z emisií a hluku produkovaných leteckou prevádzkou na letiskách využívaním moderných technológií a postupov (zariadenia na meranie a vyhodnocovanie hluku, rekonštrukcia palivového hospodárstva, vybudovanie nových moderných staníc záložného zdroja elektrickej energie alebo používanie alternatívnych zdrojov). |
| **5.2 Bude mať predkladaný materiál vplyv na chránené územia a ak áno, aký?** |
| *Typ, veľkosť a rozsah vplyvu*  Predkladaný materiál predpokladá pozitívny vplyv na životné prostredie na celom území Slovenskej republiky vrátane chránených území, ak sa nachádzajú v blízkosti letiska vo vzťahu k znižovaniu dopadov z emisií a hluku produkovaných leteckou prevádzkou na letisku. |
| **5.3 Bude mať predkladaný materiál vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice? (ktoré zložky a ako budú najviac ovplyvnené)?** |
| *Typ, veľkosť a rozsah vplyvu*  V prípade používania moderných technológií alebo alternatívnych zdrojov znižovanie emisií zo spaľovacích zariadení sa prejaví znížením pozaďových koncentrácii znečisťujúcich látok v ovzduší, čo sa môže prejaviť pozitívne aj na znížení cezhraničného prenosu znečisťujúcich látok. |
| **5.4 Aké opatrenia budú prijaté na zmiernenie negatívneho vplyvu na životné prostredie?** |
| Predkladaný materiál nepredpokladá negatívne vplyvy na životné prostredie*.* |

**DOLOŽKA ZLUČITEĽNOSTI**

**návrhu zákona s právom Európskej únie**

1. **Navrhovateľ zákona**: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
2. **Názov návrhu zákona**: Návrh zákonao odplatách a o poskytovaní verejných financií v civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov
3. **Predmet návrhu zákona je upravený v práve Európskej únie**:
4. v primárnom práve

* Zmluva o fungovaní Európskej únie (čl. 91, čl. 93, čl. 94, čl. 100 ods. 2, čl. 107, čl. 108, čl. 114),

1. v sekundárnom práve

* smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch (Ú. v. EÚ L 70, 14. 3. 2009) - gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 8; Ú. v. EÚ L 96, 31. 3. 2004) v platnom znení - gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 8; Ú. v. EÚ L 96, 31. 3. 2004) v platnom znení - gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 293, 31. 10. 2008) v platnom znení - gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* nariadenie Komisie (EÚ) č. 360/2012 z 25. apríla 2012 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc de minimis v prospech podnikov poskytujúcich služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 114, 26. 4. 2012) - gestor: Protimonopolný úrad Slovenskej republiky (do 31. 12. 2015 Ministerstvo financií Slovenskej republiky),
* vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 390/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií (Ú. v. EÚ L 128, 09. 05. 2013) - gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 391/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje spoločný systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb (Ú. v. EÚ L 128, 9. 5. 2013) - gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* nariadenie Komisie (EÚ) č. 1407/2013 z 18. decembra 2013 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc de minimis (Ú. v. EÚ L 352, 24. 12. 2013) - gestor: Protimonopolný úrad Slovenskej republiky (do 31. 12. 2015 Ministerstvo financií Slovenskej republiky),
* nariadenie Komisie (EÚ) č. 139/2014 z 12. februára 2014, ktorým sa stanovujú požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letísk podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 44, 14. 2. 2014) v platnom znení - gestor: Protimonopolný úrad Slovenskej republiky (do 31. 12. 2015 Ministerstvo financií Slovenskej republiky),
* nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26. 6. 2014) v platnom znení - gestori Protimonopolný úrad Slovenskej republiky (do 31. 12. 2015 Ministerstvo financií Slovenskej republiky), Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky, Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky, Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky a Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky,
* vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013 (Ú. v. EÚ L 56, 25. 2. 2019) - gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,

1. v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie napr.

* Rozsudok Všeobecného súdu (ôsma rozšírená komora) z 25. januára 2018.

Brussels South Charleroi Airport (BSCA) proti Európska komisia (vec T-818/14).

1. **Záväzky Slovenskej republiky vo vzťahu k Európskej únii**:
2. uviesť lehotu na prebranie príslušného právneho aktu Európskej únie, príp. aj osobitnú lehotu účinnosti jeho ustanovení

* smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch: 15. marec 2011,

1. uviesť informáciu o začatí konania v rámci „EÚ Pilot“ alebo o začatí postupu Európskej komisie, alebo o konaní Súdneho dvora Európskej únie proti Slovenskej republike podľa čl. 258 a 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v jej platnom znení, spolu s uvedením konkrétnych vytýkaných nedostatkov a požiadaviek na zabezpečenie nápravy so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie

* konanie č. 2014/2105 (formálne oznámenie z 10. júna 2014) o porušení čl. 258 Zmluvy o fungovaní EÚ z dôvodu nesplnenia si povinností vyplývajúcich z čl. 9a ods. 1 a ods. 2 písm. b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) v platnom znení vo vzťahu k Funkčnému bloku vzdušného priestoru Stredná Európa (FAB CE),

1. uviesť informáciu o právnych predpisoch, v ktorých sú uvádzané právne akty Európskej únie už prebrané, spolu s uvedením rozsahu ich prebrania, príp. potreby prijatia ďalších úprav

* zákon č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

1. **Návrh zákona je zlučiteľný s právom Európskej únie**:

Úplne

**Osobitná časť**

K čl. I

K § 1

Ustanovenie vymedzuje predmet úpravy návrhu zákona.

K § 2

Osoby činné v civilnom letectve poskytujúce letiskové služby sú oprávnené účtovať užívateľom služieb, ktorými sú najmä leteckí dopravcovia odplaty.

Zavádza sa rozsah pôsobnosti pri určovaní odplát na verejné letisko, z ktorého je vykonávaná obchodná letecká doprava s viac ako 5 miliónmi odbavených cestujúcich ročne alebo na verejné letisko, z ktorého je vykonávaná obchodná letecká doprava s najväčším počtom odbavených cestujúcich ročne v Slovenskej republike a povinnosť ministerstva zverejňovať a aktualizovať ich zoznam. Ministerstvo tento zoznam uverejňuje na webovom sídle a bude uverejňovať vo svojej rezortnej zbierke na právnom a informačnom portáli Slov-lex. V súčasnosti, s ohľadom na prevádzkové výkony, sa táto pôsobnosť týka len Letiska M. R. Štefánika Bratislava.

K § 3 a 4

Ustanovuje sa povinnosť prevádzkovateľa letiska podľa § 2 ods. 1, z ktorého je vykonávaná obchodná letecká doprava, konzultovať letiskové odplaty s leteckými dopravcami ako užívateľov tohto letiska, ako aj zmeny v systéme alebo výške letiskových odplát a plány budovania novej infraštruktúry ešte pred ich finalizáciou, alebo v prípade existencie dohody medzi týmito osobami sa postupuje podľa jej znenia, čo sa vzťahuje aj na prípad založenia združenia leteckým dopravcov.

Ustanovuje sa systém konzultácií a nápravy pri určovaní výšky letiskových odplát, aby bolo možné dosiahnuť dohodu pri zmene v systéme alebo výške letiskových odplát medzi prevádzkovateľom verejného letiska, z ktorého je vykonávaná obchodná letecká doprava a leteckými dopravcami.

Špecifikujú sa jednotlivé podmienky na zabezpečenie transparentnosti a postupy pri zmenách v oblasti letiskovej infraštruktúry a kvality služieb. Ustanovuje sa postup, prostredníctvom ktorého sa realizuje výmena informácií, na základe ktorých sa určuje, resp. od ktorých závisí výška letiskových odplát v nadväznosti na kvalitu poskytovaných služieb.

K § 5

Osoby činné v civilnom letectve poskytujúce letecké navigačné služby sú oprávnené účtovať užívateľom služieb odplaty. Odplaty za traťové letecké navigačné služby sú vypočítané a vyberané v súlade s príslušným právne záväzným aktom Európskej únie [vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 391/2013 do 31. 12. 2019 a vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/317 od 01. 01. 2020], ktorý ustanovuje najmä práva a povinnosti osôb a spôsob výpočtu traťovej odplaty. Odplaty za terminálne letecké navigačné služby sú vypočítané a vyberané v súlade s príslušným právne záväzným aktom Európskej únie alebo podľa vnútroštátneho právneho predpisu. V príslušnom právne záväznom akte Európskej únie je ustanovené, za akých podmienok sa pri odplatách za terminálne letecké navigačné služby postupuje podľa tohto právne záväzné aktu Európskej únie, ako napríklad v prípade letiska s minimálne 80 000 pohybmi v obchodnej leteckej doprave podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) za rok alebo ak sa členský štát Európskej únie rozhodne uplatňovať tento právne záväzný akt Európskej únie aj na terminálne letecké navigačné služby aj na iných letiskách, z ktorých sa vykonáva obchodná letecká doprava s prevádzkovými výkonmi menej ako 80 000 pohybov v obchodnej leteckej doprave podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) za rok. Zároveň sa ustanovuje, že ak Dopravný úrad, ako národný dozorný orgán usúdil, že poskytovanie terminálnej leteckej navigačnej služby, leteckej telekomunikačnej služby, leteckej meteorologickej služby, leteckej informačnej služby alebo dátových služieb manažmentu letovej prevádzky podlieha trhovým podmienkam a sú splnené ďalšie kumulatívne podmienky podľa príslušného právne záväzného aktu Európskej únie, poskytovateľ leteckých navigačných služieb postupuje pri určovaní výšky odplaty za poskytovanie týchto služieb podľa návrhu zákona a nariadenia vlády Slovenskej republiky. Nariadením vlády Slovenskej republiky bude ustanovené, podľa čoho budú odplaty za poskytovanie leteckých navigačných služieb vypočítané, ustanovia sa aj zóny spoplatňovania. S ohľadom na pôsobnosť Dopravného úradu ako národného dozorného orgánu v oblasti leteckých navigačných služieb sa vymedzuje jeho pôsobnosť aj v oblasti odplát za poskytovanie leteckých navigačných služieb. Ustanovujú sa základné princípy systému stanovenia výšky terminálnej odplaty.

K § 6

Ustanovuje sa povinnosť poskytovateľa leteckých navigačných služieb viesť oddelené účtovníctvo pre každú jednu leteckú navigačnú službu či zónu spoplatňovania za účelom transparentnosti a možnosti preukázania nákladov, ktoré súvisia s poskytovaním príslušnej leteckej navigačnej služby.

K § 7

V niektorých prípadoch je poskytovanie leteckých navigačných služieb oslobodené od platenia odplát na základe medzinárodnej zmluvy, alebo osobitného predpisu, ktorým je napríklad príslušný právne záväzný akt Európskej únie [vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 391/2013 do 31. 12. 2019 a vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/317 od 01. 01. 2020]. V prípade, ak príslušný právny predpis umožnil oslobodenie od platenia odplát, poskytovateľ týchto služieb vedie pohľadávku voči štátu. S ohľadom na právnu úpravu možnosti oslobodenia odplát na základe osobitných predpisov, ustanovuje sa aj možnosť určiť lety oslobodené od platenia odplát nariadením vlády Slovenskej republiky, keďže ide väčšinou o lety vo vojenských alebo policajných službách alebo tzv. lety v rámci úradnej misie výlučne na prepravu vládnucich panovníkov a ich najbližšej rodiny, hláv štátov, predsedov vlád a vládnych ministrov a pod.

K § 8

Vymedzuje sa postavenie Dopravného úradu ako dozorného orgánu.

K § 9

Upravuje sa štátny odborný dozor nad dodržiavaním postupu a pravidiel pri určovaní systému a výšky letiskových odplát, nad systémom spoplatňovania leteckých navigačných služieb a nad systémom výkonnosti leteckých navigačných služieb funkcií podľa osobitného predpisu. Ustanovujú sa práva a povinnosti poverených zamestnancov Dopravného úradu a osôb podliehajúcich dozoru.

K § 10

Upravujú sa sankcie za porušenie ustanovení zákona, príslušných osobitných predpisov, ako aj možnosť uloženia poriadkovej pokuty v prípade marenia či sťažovania výkonu dozoru.

K § 11

S ohľadom na to, že nezaplatenie odplaty, či už letiskovej alebo za poskytovanie leteckých navigačných služieb môže negatívnym spôsobom ohroziť hospodárenie osoby poskytujúcej tieto služby a rešpektujúc požiadavky právne záväzných aktov Európskej únie, upravuje sa možnosť neposkytnutia predmetných služieb a ustanovuje sa povinnosť osoby poskytujúcej služby o tejto skutočnosti informovať veliaceho pilota alebo veliteľa lietadla alebo prevádzkovateľa lietadla.

Využívanie inštitútu donucovacích opatrení je v oblasti vymáhania nezaplatených odplát od dlžníkov významným nástrojom. Možno ho považovať za prostriedok prevencie s celkovým pozitívnym vplyvom na platobnú disciplínu používateľov leteckých navigačných služieb. Platné právne záväzné akty Európskej únie poukazujú na potrebu aktívnej spolupráce členských štátov Európskej únie v prípade nezaplatenia odplát za poskytnuté služby. Napr. podľa čl. 18 ods. 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013 alebo čl. 33 ods. 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 majú členské štáty Európskej únie zabezpečiť, aby sa v prípade nezaplatenia uplatnili účinné donucovacie opatrenia, ako napr. odmietnutie poskytnutia služieb, zadržanie lietadla alebo iné donucovacie opatrenia v súlade s platnými právnymi predpismi. Ako príklad donucovacích opatrení možno uviesť zadržanie lietadla (Spojené Kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska), odmietnutie poskytnutia služieb (Nemecko, Belgicko, Bulharsko, Holandsko, Poľsko, Česká republika), zákaz odletu lietadla (Taliansko). Aktuálne prebiehajú prípravy na spustenie obdobných procesov v Grécku, Litve a vo Francúzsku. Okrem donucovacích opatrení uplatňovaných v uvedených štátoch, ktoré sú zamerané na letovú prevádzku dlžníkov, existujú opatrenia aj iného charakteru. Napríklad v Španielsku sú traťové odplaty považované za súčasť daní a ich vymáhanie môže viesť k odňatiu majetku príslušným daňovým úradom. V Turecku sa na úhradu dlhu môže použiť finančná zábezpeka, ktorú musí každý letecký dopravca zložiť pred začatím svojej prevádzkovej činnosti.

Aj keď sú právne záväzné akty Európskej únie, najmä nariadenia, priamo aplikovateľné s prednosťou pred vnútroštátnymi právnymi predpismi, niekedy je potrebné vo vnútroštátnych právnych predpisoch upraviť niektoré opatrenia alebo procesy.

Fakturáciou a vyberaním traťových odplát za traťové letecké navigačné služby poskytnuté vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky je v súlade s medzinárodným právom poverená Európska organizácia pre bezpečnosť letovej prevádzky (ďalej len „organizácia Eurocontrol“). V súlade s Medzinárodným dohovorom EUROCONTROL (oznámenie MZV SR č. 84/2000 Z. z., ďalej len „dohovor“) môže byť konanie za účelom vymáhania dlhu iniciované buď samotnou organizáciou Eurocontrol, alebo na jej žiadosť aj dotknutým zmluvným štátom dohovoru. Konanie pritom môže mať súdny alebo administratívny charakter. Ak sa zvažuje použitie príslušných donucovacích opatrení organizáciou Eurocontrol, základnou podmienkou je právny základ pre tieto opatrenia vo vnútroštátnych právnych predpisoch konkrétneho zmluvného štátu dohovoru. Takéto ustanovenia musia byť uplatniteľné na traťové odplaty fakturované prostredníctvom organizácie Eurocontrol ako na celok, pretože z pohľadu organizácie Eurocontrol predstavuje samostatnú pohľadávku dlžná suma za každý jednotlivý let, ktorému môžu byť poskytnuté traťové letecké navigačné služby vo vzdušnom priestore viacerých zmluvných štátov dohovoru.

Pritom je žiadúce, aby boli donucovacie opatrenia uplatňované vo všetkých zmluvných štátoch dohovoru. Organizácia Eurocontrol z tohto dôvodu aktívne vyzýva jej členské štáty k čo najväčšej integrácii a zapracovaniu donucovacích opatrení do ich vnútroštátnych právnych predpisov.

Samotná existencia vhodného právneho rámca vo vnútroštátnych právnych predpisoch je základným predpokladom na praktické uplatňovanie donucovacích opatrení. Následne príslušný zmluvný štát dohovoru resp. poskytovateľ leteckých navigačných služieb uzatvorí bilaterálnu dohodu s organizáciou Eurocontrol, ktorej predmetom sú najmä oblasti týkajúce sa zodpovednosti, náhrady prípadných škôd, praktické postupy aplikácie donucovacích opatrení voči dlžníkom počnúc prvotnou požiadavkou zo strany organizácie Eurocontrol až po ukončenie uplatňovania konkrétneho opatrenia (napríklad odmietnutie poskytnutia leteckých navigačných služieb). V súčasnosti sú takéto bilaterálne dohody uzatvorené medzi organizáciou Eurocontrol a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska, Nemeckom, Belgickom, Bulharskom, Holandskom, Poľskom, Českou republikou, Talianskom.

Navrhované ustanovenie predstavuje právny základ na uplatnenie donucovacích opatrení poskytovateľom leteckých navigačných služieb vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky nielen vo vzťahu k terminálnym odplatám, ale aj vo vzťahu k traťovým odplatám na základe uzatvorenej bilaterálnej zmluvy s organizáciou Eurocontrol.

Prevádzkovateľ letiska, ktorý je prijímateľom verejných financií, môže poskytnúť leteckému dopravcovi výhody len v súlade s pravidlami Európskej únie v oblasti štátnej pomoci.

Prevádzkovateľ letiska je oprávnený vyberať odplaty aj od iných užívateľov letiskových služieb.

K § 12

Ustanovuje sa, kto je poskytovateľom verejných financií formou príspevku, vymedzujú sa účely, na ktoré môže byť príspevok poskytnutý a kto ho môže poskytnúť. Oznámenie Komisie - Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 99, 4. 4. 2014) rozlišujú činnosti hospodárskej a nehospodárskej povahy. Podľa bodu 35 Oznámenia Komisie - Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti „*obvykle zodpovednosťou štátu pri vykonávaní jeho úradných právomocí ako verejného orgánu, nie sú hospodárskej povahy a vo všeobecnosti nepatria do rozsahu pravidiel štátnej pomoci.*“ Vo vzťahu k poskytovaniu príspevku ide o účely bezpečnostná ochrana letísk, výkon záchranných a hasičských služieb, odbavenie letov oslobodených od odplát a poskytovanie letových prevádzkových služieb letom oslobodených od odplát vo forme bežných a kapitálových výdavkov.

Vo vzťahu k účelu prevádzka letiskovej infraštruktúry, t. j. prevádzková pomoc, a k účelu investície do letiskovej infraštruktúry, t. j. investičná pomoc, Oznámenia Komisie - Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti špecifikujú podrobné podmienky, ktoré je potrebné pri poskytovaní príspevku zohľadniť.

K §13

Určuje sa okruh žiadateľov o poskytnutie príspevku. V prípade príspevku na účel bezpečnostná ochrana letiska, výkon záchrannej a hasičskej služby, prevádzková pomoc, investičná pomoc alebo odbavenie letov oslobodených od odplát je oprávneným žiadateľom letisková spoločnosť podľa zákona č. 136/2004 Z. z. o letiskových spoločnostiach a o zmene a doplnení zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 37/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov alebo osoba, ktorá uzavrela s letiskovou spoločnosťou zmluvu o nájme letiskovej infraštruktúry vo vlastníctve tejto letiskovej spoločnosti alebo inú zmluvu umožňujúcu využívanie letiskovej infraštruktúry žiadateľom bez zmeny vlastníctva letiskovej infraštruktúry a poskytuje letiskové služby leteckým dopravcom.

V prípade príspevku na účel refundácia výdavkov spojených s poskytovaním letových prevádzkových služieb letom oslobodeným od odplát je oprávneným žiadateľom poskytovateľ letových prevádzkových služieb.

K §14 a 15

Ustanovujú sa podmienky, po splnení ktorých môže byť príspevok poskytnutý, max. výška poskytnutého príspevku a oblasti, na ktoré nemožno príspevok poskytnúť ani použiť. Keďže ide o poskytovanie verejných prostriedkov, pri poskytovaní ktorých je potrebné dodržiavať rozpočtové pravidlá, ako analógia sa použili podmienky poskytnutia dotácie.

S ohľadom na zodpovednosť štátu v oblasti boja proti činom protiprávneho zasahovania prenesenú na prevádzkovateľov verejných letísk, z ktorých je vykonávaná obchodná letecká doprava a sú oprávneným žiadateľom, sa ustanovuje, že Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky môže poskytnúť príspevok až do výšky 100% oprávnených nákladov na účel bezpečnostnej ochrany letísk. Obdobne je to aj v prípade účelu výkon záchranných a hasičských služieb. Ministerstvo taktiež môže poskytnúť príspevok až do výšky 100% oprávnených nákladov na účel refundácia výdavkov spojených s poskytovaním letových prevádzkových služieb letom oslobodeným od odplát, keďže podľa právne záväzných aktov Európskej únie má členský štát Európskej únie povinnosť „zabezpečiť, aby poskytovatelia leteckých navigačných služieb dostali náhradu za služby, ktoré poskytli v súvislosti s oslobodenými letmi“.

S ohľadom na povinnosť vo vzťahu k letom oslobodeným od platenia odplát sa nepožaduje splnenie všetkých podmienok, ktoré sú určené pre ostatné účely.

S ohľadom na pravidlá Európskej únie v oblasti štátnej pomoci je v prípade účelu prevádzka letiskovej infraštruktúry a účelu investície do letiskovej infraštruktúry výška príspevku, t. j. maximálna intenzita pomoci, obmedzená a je stanovená nielen v nariadení o skupinových výnimkách [GBER, nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy v platnom znení], ale je stanovená aj v Oznámení Komisie - Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti.

Poskytovanie príspevku na investície do letiskovej infraštruktúry je štátnou pomocou a keďže výška pomoci v prípade letiskovej infraštruktúry nie je zanedbateľná, upravuje sa ochrana majetku a účelové použitie verejných financií vo vzťahu k nakladaniu s majetkom, t. j. obmedzuje sa predaj, prenájom a výpožička majetku alebo zmena vlastníckeho práva, na obstaranie ktorého boli poskytnuté verejné financie. Ako príklad možno uviesť, aby v prípade poskytnutia príspevku na odbavovaciu budovu pre letecký náklad bola táto budova využívaná prijímateľom príspevku, t. j. prevádzkovateľom letiska, na daný účel a nebola prevádzkovateľom letiska prenajatá za iným účelom, čo by bolo považované za narušenie hospodárskej súťaže či poskytnutie nenáležitej výhody. S ohľadom na špecifickosť letiskovej infraštruktúry, v prípade stavieb sa navrhuje ochrana počas 20 rokov, napr. odo dňa odovzdania stavby do užívania a v prípade strojov, prístrojov a zariadení počas 5 rokov odo dňa poskytnutia príspevku.

V prípade dlhodobého hmotného majetku vo forme stavieb a pozemkov sa ustanovuje, že musí byť obstaraný za trhových podmienok a umiestnený v mieste realizácie projektu. Avšak v prípade dlhodobého hmotného majetku vo forme strojov, prístrojov a zariadení sa navyše ustanovuje, že musí byť využívaný výhradne prijímateľom príspevku v súlade s projektom. Rozdiel spočíva v tom, že v prípade odbavovacej budovy, v ktorej sa nachádzajú aj rôzne obchody, reštaurácie, kancelárie leteckých dopravcov a z tohto dôvodu nie je vhodné obmedzovať použitie odbavovacej budovy výlučne prijímateľom príspevku. V prípade strojov, prístrojov alebo zariadení napríklad v oblasti pozemnej obsluhy (tzv. ground handling) je potrebné zabezpečiť, aby nemohlo dôjsť napríklad k prenájmu tohto majetku iných osobám, čo by mohlo znamenať porušenie pravidiel Európskej únie v oblasti štátnej pomoci.

K § 16

Ustanovujú sa náležitosti žiadosti o poskytnutie príspevku, náležitosti s ohľadom na jednotlivé účely a požadované prílohy k žiadosti.

K § 17

Ustanovuje sa zriadenie komisie na vyhodnocovanie žiadostí o poskytnutie príspevku, práva a povinnosti členov komisie a určuje sa osoba zodpovedná za schválenie príspevku.

K § 18

Ustanovujú sa náležitosti zmluvy o poskytnutí dotácie.

K § 19 až 21

Ustanovuje sa spôsob poskytnutia prevádzkovej pomoci alebo investičnej pomoci, osoba oprávnená schváliť schému pomoci a určuje sa orgán verejnej moci oprávnený poskytnúť prevádzkovú alebo investičnú pomoc. Zároveň sa ustanovuje postup schvaľovania prevádzkovej pomoci alebo investičnej pomoci poskytnutej ako ad hoc pomoc vo vzťahu k stanovisku koordinátora štátnej pomoci, ktorým je Protimonopolný úrad Slovenskej republiky a upravuje sa možnosť poskytnutia pomoci s ohľadom na osobitné predpisy pre skupinové výnimky. Taktiež sa ustanovuje postup oznamovacej povinnosti v súlade s čl. 2 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a postup na základe stanoviska Európskej komisie k navrhovanej štátnej pomoci.

K § 22

Upravuje sa výkon kontroly hospodárenia s poskytnutými verejnými financiami a dodržania podmienok dohodnutých v zmluve o poskytnutí verejných financií. Ustanovujú sa povinnosti prijímateľa verejných prostriedkov vo vzťahu k vyúčtovaniu poskytnutých verejných prostriedkov a ustanovujú sa podmienky neposkytnutia verejných prostriedkov. Zároveň sa určuje príslušný orgán, ktorý je oprávnený rozhodovať v konaní o porušení finančnej disciplíny a ukladať a vymáhať sankcie za porušenie finančnej disciplíny pri nakladaní s finančnými prostriedkami štátneho rozpočtu a za porušenie finančnej disciplíny pri nakladaní s finančnými prostriedkami obce alebo vyššieho územného celku.

K § 23

Ustanovuje sa spôsob spracúvania osobných údajov vo vzťahu k právnej úprave ochrany osobných údajov.

K § 24

Upravuje sa rozsah informácií, ktoré sú zverejňované na webovom sídle poskytovateľa príspevku a zároveň sa určujú náležitosti výzvy na predloženie žiadosti o poskytnutie príspevku.

K § 25

Ustanovujú sa podmienky, za akých žiadosť o poskytnutie príspevku nebude posudzovaná. Ustanovujú sa ďalšie práva a povinnosti poskytovateľa príspevku a prijímateľa príspevku. Určuje sa, v ktorých prípadoch sa vzťahuje na konanie zákon o správnom konaní. S ohľadom na zabezpečenie ochrany poskytnutých verejných financií do letiskovej infraštruktúry, upravuje sa aj ochrana formou poznámky na liste vlastníctva.

K § 26

Prechodné ustanovenie k úprave účinnej od 1. júla 2019.

K § 27

Transpozičné ustanovenie o prebratí smernice uvedenej v prílohe k návrhu zákona.

K § 28

Ustanovenie o zrušení výnosu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky z 27. novembra 2014 č. 14097/2014/C410-SCLVD/73232-M o poskytovaní dotácií v oblasti civilného letectva.

K čl. II (novela zákona č. 145/1995 Z. z.)

S ohľadom na úpravu zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s aplikačnou praxou vyplynula potreba zmeniť a doplniť Sadzobník správnych poplatkov v časti VI. Doprava v položkách 90 a 91 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov

K bodom 1 až 6

Upravujú sa znenia správnych poplatkov a zavádzajú sa nové správne poplatky s ohľadom na návrh novely zákona č. 143/1998 Z. z. v znení neskorších predpisov.

K čl. III (novela zákona č. 143/1998 Z. z.)

K bodu 1

Zosúladenie pojmu s právne záväznými aktmi Európskej únie.

K bodu 2

Vypustenie písm. o) súvisí s návrhom zákona o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý upravuje oblasť letiskových odplát.

K bodu 3 a 4

Upravuje sa pôsobnosť Dopravného úradu vo vzťahu k oblasti leteckých navigačných služieb, konkrétne k prideľovaniu frekvencií z frekvenčného pásma leteckých telekomunikačných služieb, individuálneho kódu módu S odpovedača sekundárneho prehľadového radaru a kódu núdzového vysielača polohy.

K bodom 5, 7 a 8, 18, 19, 20, 22 až 24

S cieľom umožniť vykonávanie vzletov a pristátí aj na existujúcich stavbách s kolaudačným rozhodnutím pre letisko v poľnohospodárstve, ktoré však v súčasnosti nemajú platné prevádzkové povolenie a aj nespĺňajú v súčasnosti platné právne predpisy, sa navrhuje nová právna úprava so zavedením tzv. *leteckých plôch*, ktorými bude možné existujúce stavby využívať na takmer všetky letecké činnosti okrem vykonávania obchodnej leteckej dopravy, t. j. bude ich možné využívať napríklad na športové lietanie, letecké práce letecké práce v poľnohospodárstve, lesnom a vodnom hospodárstve a aj v iných oblastiach, špeciálnu prevádzku, v prípade potreby bude možné ich využitie aj pre vrtuľníkovú zdravotnú záchrannú službu, pátranie po lietadlách a záchranu ľudského života alebo iných obdobných účelov a bude možné vykonať vzlet a pokračovať v lete v rámci Schengenského priestoru. Z leteckej plochy teda nebude možné vykonávať len leteckú prepravu cestujúcich, batožiny, poštových zásielok alebo nákladu za odplatu, v prenájme alebo za inú primeranú protihodnotu, t. j. pravidelnú (klasické pravidelné linky leteckého dopravcu) alebo nepravidelnú (tzv. charterové lety leteckého dopravcu napr. na dovolenky) obchodnú leteckú dopravu.

Ako je vyššie uvedené, zavádza sa nový inštitút *letecká plocha*, na ktorý sa právne transformujú v súčasnosti nepoužiteľné stavby, na ktoré nie je možné získať prevádzkové povolenie v súlade s v súčasnosti platnými právnymi predpismi. Taktiež dochádza k právnej transformácií iných plôch, ako je letisko, ktoré sa používajú na vzlety a pristátia lietadiel iba dočasne alebo príležitostne alebo na vzlety a pristátia lietajúcich športových zariadení.

S ohľadom na návrh novej právnej úpravy je potrebné rozlišovať medzi plochami s trávnatým (nespevneným) povrchom alebo spevneným povrchom. Veľa leteckých plôch môže mať trávnatý povrch bez akejkoľvek stavby alebo bude potrebné vykonať len drobné terénne úpravy. Z tohto dôvodu je potrebné príslušným spôsobom umiestniť takúto plochu a rozhodnúť o využití daného územia. Ako najlepší inštitút vo vzťahu k leteckým plochám s trávnatým povrchom je rozhodnutie o využívaní územia. V prípade, ak bude mať letecká plocha spevnený povrch, postupuje sa ako v prípade akejkoľvek inej stavby od územného rozhodnutia až po kolaudačné rozhodnutie. V súlade s § 39b ods. 5 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov, ak sa má na pozemku, ktorého sa rozhodnutie o využívaní územia týka, uskutočniť aj stavba, rozhodnutie o využívaní územia sa zlúči s rozhodnutím o umiestnení stavby. Po vydaní rozhodnutia o využívaní územia alebo kolaudačného rozhodnutia, môže vlastník takejto leteckej plochy, požiadať na Dopravnom úrade o určenie podmienok na používanie leteckej plochy.

Z pohľadu postavenia orgánov verejnej správy možno uviesť, že príslušný stavebný úrad má vo vzťahu k leteckým plochám pôsobnosť zo stavebno-technického hľadiska, zatiaľ čo Dopravný úrad, ako orgán štátnej správy v civilnom letectve, má pôsobnosť vo vzťahu k leteckým plochám a ich ochranným pásmam z prevádzkového hľadiska a ako dotknutý orgán v územnom konaní.

Zároveň sa upravuje pôsobnosť Dopravného úradu na určovanie podmienok prevádzkovania takejto leteckej plochy a vedenie evidencie vydaných rozhodnutí. Dopravný úrad v podmienkach určí napríklad okruh užívateľov, prevádzkovú dobu, požiadavky na bezpečnosť, povinnosť ohlasovať príslušné informácie, povinnosti držiteľa rozhodnutia o určení podmienok a pod. S ohľadom na možnosť ohrozenia osôb alebo poškodenia majetku, držiteľ rozhodnutia je povinný uzavrieť zmluvu o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou leteckej plochy a plniť ju a taktiež zodpovedá za bezpečnosť leteckej prevádzky na tejto leteckej ploche. Pre každú leteckú plochu budú určené ochranné pásma Dopravným úradom obdobným spôsobom, ako pre letiská, avšak len v nevyhnutnej miere, aby bol umožnený bezpečný vzlet a pristátie lietadiel.

K bodu 6

Jedným z dokladov v konaní o udelení povolenia na prevádzkovanie letiska je letisková prevádzková príručka, v ktorej sú rozpracované požiadavky na prevádzkovanie letiska, ako napr. údržba, výkon záchrannej a hasičskej služby a pod. S ohľadom na dôležitosť tohto dokumentu je žiaduce, aby bol podrobne preskúmaný Dopravným úradom, aby nebola ohrozená bezpečnosť leteckej prevádzky. Zároveň je prevádzkovateľ letiska, napríklad podľa nariadenia (EÚ) č. 139/2014 v platnom znení, povinný predložiť Dopravnému úradu na schválenie každú prevádzkovo významnú zmenu letiskovej prevádzkovej príručky pred zavedením tejto zmeny do prevádzky, aby bola zabezpečená prijateľná úroveň bezpečnosti.

K bodu 9

Ustanovenia § 33a až 33c sa vypúšťajú, keďže sú zapracované do návrhu zákona o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

K bodom 10, 11 a 14

Zosúladenie s právne záväzným aktom Európskej únie v oblasti bezpečnostnej ochrany aj s ohľadom na právnu úpravu možnosti poskytovať príspevok aj na odbornú prípravu v oblasti bezpečnostnej ochrany.

K bodu 12, 13, 15 až 21

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s návrhom zákona o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov alebo úpravami zákona č. 143/1998 Z. z. v znení neskorších predpisov alebo zákona č. 402/2013 Z. z. v znení neskorších predpisov.

K bodom 22 až 24

S ohľadom na úpravu leteckej plochy sa dáva možnosť poveriť dohľadom aj inú osobu, ktorý však nepredstavuje štátny odborný dozor vykonávaný orgánom štátnej správy.

Zároveň sa upravuje pôsobnosť Dopravného úradu v oblasti výkonu štátneho odborného dozoru.

K bodu 25

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelou zákona č. 402/2013 Z. z. v znení neskorších predpisov.

K bodom 26 až 44

S ohľadom na úpravu povinností touto novelou sa upravujú aj sankcie za porušenie povinností.

K bodu 45

Úprava vo vzťahu k Správnemu poriadku.

K bodu 46

Ak sú štandardy a odporúčania určené veľmi úzkemu okruhu osôb činných v civilnom letectve (v niektorých prípadoch sú to max. 3 osoby, ktorých hlavným komunikačným jazykom v príslušnej oblasti je anglický jazyk a celá dokumentácia vrátane školení je v anglickom jazyku), ministerstvo môže prijať tieto štandardy v anglickom jazyku a takto ich uverejniť na webovom sídle.

K bodu 47

§ 56a sa vypúšťa z dôvodu právnej úpravy poskytovania verejných prostriedkov v návrhu zákona o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

K bodu 48

Legislatívno-technická úprava.

K bodu 49

Ide o prechodné ustanovenie k úpravám účinným od 1. júla 2019. Keďže dochádza k zmene systému, t. j. k zmene stavby z letísk, ktoré nemajú prevádzkovateľa a  nespĺňajú požiadavky v súčasnosti platných právnych predpisov, na nový inštitút letecké plochy, zákonom dochádza k zmene účelu užívania stavby tak, že tieto stavby sa stávajú leteckými plochami od 1. januára 2021, ak do 31. decembra 2020 nebolo začaté konanie podľa § 27 ods. 1 o udelenie súhlasu s podstatnou zmenou alebo nebolo začaté konanie podľa § 32 ods. 1. Za účelom používania leteckej plochy je potrebné, aby do 30. júna 2021 začalo konanie o určenie podmienok na jej používanie. V prípade, ak do 31. decembra 2020 nebolo začaté konanie podľa odseku 2 alebo ak do 30. júna 2021 nebolo začaté konanie o určenie podmienok prevádzkovania leteckej plochy podľa § 33 ods. 2, dochádza k zániku účelu užívania stavby alebo k zániku účelu v rozhodnutí o využívaní územia. Zároveň zákonom dochádza k zmene z inej plochy, ako je letisko, ktorá sa používa na vzlety a pristátia lietadiel iba dočasne alebo príležitostne alebo na vzlety a pristátia lietajúcich športových zariadení podľa doterajších predpisov, na nový inštitút letecké plochy, zákonom dochádza k zmene účelu užívania stavby tak, že tieto iné plochy, ako je letisko sa stávajú leteckými plochami od 1. júla 2019.

Prechodným ustanovením sa upravuje aj použitie právnej úpravy platnej do 30. júna 2019 vo vzťahu k vyúčtovaniu dotácií poskytnutých do tohto obdobia a výkonu finančnej kontroly.

K čl. IV (novela zákona č. 402/2013 Z. z.)

K bodom 1 a 2

Legislatívno-technická úprava financovania Dopravného úradu, súvisiaca so zákonom č. 402/2013 Z. z. a s návrhom zákona o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov, keďže náklady Dopravného úradu, ako dozorného orgánu, na výkon štátneho odborného dozoru [dohľadu v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) č. 1034/2011] sú zahrnuté do oprávnených nákladov pre výpočet odplaty za poskytovanie leteckých navigačných služieb podľa právne záväzného aktu Európskej únie alebo podľa návrhu zákona o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

K čl. V

Ustanovuje sa účinnosť navrhovaného zákona.

Bratislava 17. apríla 2019

|  |
| --- |
| **Peter Pellegrini v. r.**  predseda vlády Slovenskej republiky |
| **Arpád Érsek v. r.**  minister dopravy a výstavby Slovenskej republiky |

1. ) § 85 ods. 5 zákona č. 311/2001 Z. z. Zákonník práce v znení neskorších predpisov. [↑](#footnote-ref-2)
2. ) <http://statdat.statistics.sk/cognosext/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=storeID(%22i94C7052B240A492FB3BE8C7A487D337B%22)&ui.name=Priemern%c3%a1%20mesa%c4%8dn%c3%a1%20mzda%20v%20hospod%c3%a1rstve%20SR%20%5bpr0204qs%5d&run.outputFormat=&run.prompt=true&cv.header=false&ui.backURL=%2fcognosext%2fcps4%2fportlets%2fcommon%2fclose.html>. [↑](#footnote-ref-3)
3. ) Ú. v. EÚ C 99, 4. 4. 2014. [↑](#footnote-ref-4)