

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
<i>V prípade transpozície uveďte zoznam transponovaných predpisov:</i>	
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
<i>Uveďte základné problémy, na ktoré navrhovaná regulácia reaguje.</i>
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
<i>Uveďte hlavné ciele navrhovaného predpisu (aký výsledný stav chcete reguláciou dosiahnuť).</i>
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
<i>Uveďte subjekty, ktorých sa zmeny návrhu dotknú priamo aj nepriamo:</i>
- 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
<i>Aké alternatívne riešenia boli posudzované?</i>
<i>Uveďte, aké alternatívne spôsoby na odstránenie definovaného problému boli identifikované a posudzované.</i>
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 súčasnemu 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 skupinovú výnimku. 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, zatriktívniť 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 záchrana 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 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. 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

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

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 možnosti 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 negatívne 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 negatívne 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 pozitívne vplyvu „vo vytvorení podmienok a možnosti 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 neznamena 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.