

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.

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 dopravcom.

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 záväzného 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 dohovorom. 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 dohovorom. 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 dohovorom.

Pritom je žiadúce, aby boli donucovacie opatrenia uplatňované vo všetkých zmluvných štátoch dohovorom. 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 dohovorom 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 záchranej 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

Zosúladienie 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 pridelovaniu frekvencií z frekvenčného pásma leteckých telekomunikačných služieb, individuálneho kódu módu S odpovedača sekundárneho prehľadového radaru a kódu núdzového vysielacza 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 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.

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 záchranej 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 Správnomu 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.