

Doložka vybraných vplyvov

1. Základné údaje	
Názov materiálu	
Návrh zákona o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon)	
Predkladateľ (a spolupredkladateľ)	
Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	
Charakter predkladaného materiálu	☐ Materiál nelegislatívnej povahy ☒ Materiál legislatívnej povahy ☒ Transpozícia/ implementácia práva EÚ
<i>V prípade transpozície/implementácie uveďte zoznam transponovaných/implementovaných predpisov:</i>	
Návrhom zákona sa budú vykonávať alebo transponovať nižšie uvedené právne záväzné akty Európskej únie: 1. nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 1; Ú. v. ES L 373, 31.12.1991) v platnom znení 2. nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993; Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 2) v platnom znení 3. nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 3; Ú. v. ES L 285, 17.10.1997) v platnom znení 4. 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 5. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 8; Ú. v. EÚ L 138, 30.4.2004) v platnom znení 6. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005) v platnom znení 7. nariadenie Komisie (ES) č. 2150/2005 z 23. decembra 2005, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá pružného využívania vzdušného priestoru (Ú. v. EÚ L 342, 24.12.2005) 8. smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/93/ES z 12. decembra 2006 o regulácii prevádzky lietadiel podľa časti II kapitoly 3 zväzku I prílohy 16 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, druhé vydanie (1988) (kodifikované znenie) (Ú. v. EÚ L 374, 27.12.2006) 9. nariadenie Rady (ES) č. 765/2006 z 18. mája 2006 o reštriktívnych opatreniach vzhľadom na situáciu v Bielorusku a zapojenie Bieloruska do ruskej agresie voči Ukrajine (Ú. v. EÚ L 134, 20.5.2006) v platnom znení 10. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave (Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006) 11. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002 (Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008) v platnom znení - gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky 12. 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 13. smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch (Ú. v. EÚ L 70, 14.3.2009) v platnom znení 14. nariadenie Komisie (EÚ) č. 1254/2009 z 18. decembra 2009, ktorým sa umožňuje členským štátom výnimka zo spoločných základných noriem v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a prijímanie alternatívnych bezpečnostných opatrení (Ú. v. EÚ L 338, 19.12.2009) v platnom znení 15. nariadenie Komisie (EÚ) č. 255/2010 z 25. marca 2010, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá manažmentu toku letovej prevádzky (Ú. v. EÚ L 80, 26.3.2010) v platnom znení	

16. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrowaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES (Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010) v platnom znení
17. nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 311, 25.11.2011) v platnom znení
18. nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 z 3. augusta 2012 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 224, 21.8.2012) v platnom znení [ďalej len „nariadenie (EÚ) č. 748/2012 v platnom znení“]
19. vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010 (Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012) v platnom znení
20. nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012) v platnom znení
21. 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
22. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 z 3. apríla 2014 o ohlasovaní udalostí, ich analýze a na ne nadväzujúcich opatreniach v civilnom letectve, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 a ktorým sa zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES a nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007 a (ES) č. 1330/2007 (Ú. v. EÚ L 122, 24.4.2014) v platnom znení
23. nariadenie Komisie (EÚ) č. 452/2014 z 29. apríla 2014, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letovej prevádzky prevádzkovateľov z tretích krajín podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 133, 6.5.2014) v platnom znení
24. nariadenie Rady (EÚ) č. 833/2014 z 31. júla 2014 o reštriktívnych opatreniach s ohľadom na konanie Ruska, ktorým destabilizuje situáciu na Ukrajine (Ú. v. EÚ L 229, 31.7.2014) v platnom znení
25. nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 362, 17.12.2014) v platnom znení
26. nariadenie Komisie (EÚ) 2015/340 z 20. februára 2015, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa preukazov a osvedčení riadiacich letovej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 a zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 805/2011 (Ú. v. EÚ L 63, 6.3.2015) v platnom znení
27. nariadenie Komisie (EÚ) 2015/640 z 23. apríla 2015 o dodatočných špecifikáciách letovej spôsobilosti pre daný typ prevádzky, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012 (Ú. v. EÚ L 106, 24.4.2015) v platnom znení
28. vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1998 z 5. novembra 2015, ktorým sa stanovujú podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva (Ú. v. EÚ L 299, 14.11.2015) v platnom znení
29. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/399 z 9. marca 2016, ktorým sa ustanovuje kódex Únie o pravidlách upravujúcich pohyb osôb cez hranice (Kódex schengenských hraníc) (kodifikované znenie) (Ú. v. EÚ L 77, 23.3.2016) v platnom znení
30. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016)
31. vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373 z 1. marca 2017, ktorým sa stanovujú spoločné požiadavky na poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb a na ostatné funkcie siete manažmentu letovej prevádzky, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 482/2008, vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1034/2011, (EÚ) č. 1035/2011 a (EÚ) 2016/1377 a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 62, 8.3.2017) v platnom znení
32. nariadenie Komisie (EÚ) 2018/395 z 13. marca 2018, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá prevádzky balónov, ako aj udeľovania preukazov spôsobilosti letovej posádke balónov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 (Ú. v. EÚ L 71, 14.3.2018) v platnom znení

33. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018) v platnom znení [ďalej len „nariadenie (EÚ) 2018/1139 v platnom znení“]
34. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1862 z 28. novembra 2018 o zriadení, prevádzke a využívaní Schengenského informačného systému (SIS) v oblasti policajnej spolupráce a justičnej spolupráce v trestných veciach, o zmene a zrušení rozhodnutia Rady 2007/533/SVV a o zrušení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1986/2006 a rozhodnutia Komisie 2010/261/EÚ (Ú. v. EÚ L 312, 7.12.2018) v platnom znení
35. vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1976 zo 14. decembra 2018, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá prevádzky vetroňov, ako aj pravidlá udeľovania preukazov spôsobilosti člena letovej posádky vetroňov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 (Ú. v. EÚ L 326, 20.12.2018) v platnom znení
36. 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) v platnom znení
37. delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/945 z 12. marca 2019 o bezpilotných leteckých systémoch a o prevádzkovateľoch bezpilotných leteckých systémov z tretích krajín (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2019) v platnom znení
38. vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/947 z 24. mája 2019 o pravidlách a postupoch prevádzky bezpilotných leteckých systémov (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2019) v platnom znení
39. delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2020/723 zo 4. marca 2020, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá uznávania osvedčení pilotov vydaných v tretích krajinách a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1178/2011 (Ú. v. EÚ L 170, 2.6.2020)
40. vykonávacie nariadenia Komisie (EÚ) 2021/664 z 22. apríla 2021 o regulačnom rámci pre priestor U-space (Ú. v. EÚ L 139, 23.4.2021) v platnom znení
41. delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1645 zo 14. júla 2022, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139, pokiaľ ide o požiadavky na riadenie rizík v oblasti informačnej bezpečnosti s potenciálnym vplyvom na bezpečnosť letectva pre organizácie, na ktoré sa vzťahujú nariadenia Komisie (EÚ) č. 748/2012 a (EÚ) č. 139/2014, a ktorým sa menia nariadenia Komisie (EÚ) č. 748/2012 a (EÚ) č. 139/2014 (Ú. v. EÚ L 248, 26.9.2022) v platnom znení
42. vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/203 z 27. októbra 2022, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139, pokiaľ ide o požiadavky na riadenie rizík v oblasti informačnej bezpečnosti s potenciálnym vplyvom na bezpečnosť letectva pre organizácie, na ktoré sa vzťahujú nariadenia Komisie (EÚ) č. 1321/2014, (EÚ) č. 965/2012, (EÚ) č. 1178/2011, (EÚ) 2015/340, vykonávacie nariadenia Komisie (EÚ) 2017/373 a (EÚ) 2021/664, a pre príslušné orgány, na ktoré sa vzťahujú nariadenia Komisie (EÚ) č. 748/2012, (EÚ) č. 1321/2014, (EÚ) č. 965/2012, (EÚ) č. 1178/2011, (EÚ) 2015/340, vykonávacie nariadenia Komisie (EÚ) 2017/373, (EÚ) č. 139/2014 a (EÚ) 2021/664, a ktorým sa menia nariadenia Komisie (EÚ) č. 1178/2011, (EÚ) č. 748/2012, (EÚ) č. 965/2012, (EÚ) č. 139/2014, (EÚ) č. 1321/2014, (EÚ) 2015/340 a vykonávacie nariadenia Komisie (EÚ) 2017/373 a (EÚ) 2021/664 (Ú. v. EÚ L 31, 2.2.2023) v platnom znení
43. delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1768 zo 14. júla 2023, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá osvedčovania a vyhlásenia týkajúcich sa systémov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb a komponentov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb (Ú. v. EÚ L 228, 15.9.2023) v platnom znení
44. vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1769 z 12. septembra 2023, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy schvaľovania organizácií, ktoré sa podieľajú na projektovaní alebo výrobe systémov a komponentov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb, a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2023/203 (Ú. v. EÚ L 228, 15.9.2023)
45. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2405 z 18. októbra 2023 o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu (iniciatíva ReFuelEU Aviation) (Ú. v. EÚ L, 2023/2405, 31.10.2023)
46. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2803 z 23. októbra 2024 o implementácii jednotného európskeho neba (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L, 2024/2803, 11.11.2024)
47. delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2025/20 z 19. decembra 2024, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 stanovením požiadaviek týkajúcich sa bezpečného

poskytovania služieb pozemnej obsluhy a určených organizáciám, ktoré ich poskytujú (Ú. v. EÚ L, 2025/20, 7.3.2025)	
48.	vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2025/23 z 19. decembra 2024, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139, pokiaľ ide o požiadavky na dohľad nad službami pozemnej obsluhy a organizáciami, ktoré ich poskytujú (Ú. v. EÚ L, 2025/23, 7.3.2025)
49.	delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2025/1044 z 23. mája 2025, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 o podrobné pravidlá a postupy uznávania preukazov spôsobilosti a osvedčení riadiacich letovej prevádzky vydaných tretími krajinami (Ú. v. EÚ L, 2025/1044, 6.8.2025)
50.	smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/3017 z 27. novembra 2024, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/18/ES, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy, a zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 1286/2011 (Ú. v. EÚ L, 2024/3017, 6.12.2024)
Termín začiatku a ukončenia PPK	
jún 2026	
Predpokladaný termín predloženia na pripomienkové konanie	
jún/júl 2026	
Predpokladaný termín začiatku a ukončenia ZP**	
Predpokladaný termín predloženia na rokovanie vlády SR*	
august 2026	

2. Definovanie problému

Uved'te základné problémy, ktoré sú dôvodom vypracovania predkladaného materiálu (dôvody majú presne poukázať na problém, ktorý existuje a je nutné ho predloženým materiálom riešiť).

Účinná právna úprava v oblasti civilného letectva, zákon č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 143/1998 Z. z.“) predstavuje právnu úpravu, ktorá v niektorých oblastiach neumožňuje uplatňovať najnovšie „trendy“ v oblasti civilného letectva. Z aplikačnej praxe vyplýva, že niektoré procesy v oblasti vývoja, výroby a údržby výrobkov leteckej techniky alebo súčastí výrobkov leteckej techniky do zahraničia sú komplikované. V oblasti leteckých prác zákon č. 143/1998 Z. z. neobsahuje právnu úpravu na vykonávanie týchto leteckých práv pre „vlastnú potrebu“ prevádzkovateľa lietadla. V oblasti letísk, vrátane heliportov, zákon č. 143/1998 Z. z. neobsahuje potrebnú právnu úpravu vo vzťahu k heliportom HEMS, resp. plochám HEMS, ako aj nového inštitútu „vertiport“ zavedeného „do života“ na úrovni Európskej únie. V oblasti ohlasovania udalostí v civilnom letectve zákon č. 143/1998 Z. z. nezohľadňuje právne záväzné akty Európskej únie v oblasti ohlasovania udalostí v civilnom letectve vo vzťahu k príslušnému orgánu, resp. vo vzťahu k povinnostiam členského štátu Európskej únie. Oblasť športového lietania prostredníctvom lietajúcich športových zariadení si na základe poznatkov Dopravného úradu z aplikačnej praxe vyžaduje samostatnú časť s potrebou upraviť pôsobnosť tzv. poverených organizácií, resp. pôsobnosť Dopravného úradu v prípade, ak výkonom príslušných činností nebude poverená akákoľvek iná osoba, ako Dopravný úrad. Z auditov, inšpekcií a kontrol orgánmi Európskej únie vyplýva potreba precizovania sankcií zohľadňujúc požiadavky na ich zavedenie vyplývajúce z príslušných právne záväzných aktov Európskej únie v oblasti civilného letectva. Zákon č. 143/1998 Z. z. taktiež neobsahuje, alebo v niektorých prípadoch nedostatočne upravuje postup orgánov štátnej správy v civilnom letectve v prípade konaní, na ktoré sa nevzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní.

Vzhľadom na skutočnosť, že právne záväzné akty Európskej únie v oblasti civilného letectva upravujú len vybrané oblasti civilného letectva (a aj to nie na 100%), napríklad v oblasti letísk sa vzťahujú len na tie letiská, ktoré spĺňajú presne stanovené „podmienky“ v oblasti prevádzkových výkonov, v oblasti výrobkov leteckej techniky a súčastí výrobkov leteckej techniky sa vzťahujú len tie, ktoré definuje nariadenia (EÚ) 2018/1139 v platnom znení, tzv. základné nariadenie, resp. tzv. opt-out, je potrebné upraviť tie oblasti, ktoré nemajú právnu úpravu prijatú na úrovni Európskej únie.

Právne záväzné akty Európskej únie v oblasti civilného letectva v niektorých prípadoch ponechávajú na členskom štáte Európskej únie, aby určil, ktorý orgán štátnej správy bude vykonávať činnosti uvedené v týchto právne záväzných aktoch Európskej únie, ktorý orgán štátnej správy bude „príslušným orgánom na účely konkrétneho právne záväzného aktu Európskej únie. Z tohto dôvodu je potrebné jednoznačne ustanoviť kompetencie príslušných orgánov štátnej správy.

Právne záväzné akty Európskej únie v oblasti civilného letectva taktiež neupravujú oblasť sankcií a ani ochrany osobných údajov, či procesnú stránku konaní.

3. Ciele a výsledný stav

Uved'te hlavné ciele predkladaného materiálu (aký výsledný stav má byť prijatím materiálu dosiahnutý, pričom dosiahnutý stav musí byť odlišný od stavu popísaného v bode 2. Definovanie problému).

Návrhom zákona sa zabezpečí, že príslušné oblasti civilného letectva budú mať svoju právnu úpravu, či už na národnej úrovni alebo na úrovni Európskej únie. Zároveň sa v navrhovanej právnej úprave zohľadňuje meniacia sa legislatíva v oblasti civilného letectva na úrovni Európskej únie, čím sa zabezpečí vykonanie nielen príslušných právne záväzných aktov Európskej únie, ale aj odstránenie niektorých súčasných prekážok v oblasti civilného letectva. Keďže právne záväzné akty Európskej únie v civilnom letectve komplexne neupravujú všetky oblasti civilného letectva a taktiež vo väčšine prípadov neupravujú „procesnú“ stránku napríklad vydania dokladu, návrhom zákona, zohľadňujúc princípy transparentnosti a nediskriminácie a predovšetkým hlavné „motto“ v oblasti civilného letectva „Safety first“, t. j. bezpečnosť je na prvom mieste, sa zabezpečí legislatívna úprava týchto „nepokrytých oblastí“, ako aj oblastí, v prípade ktorých Slovenská republika uplatnila mechanizmus „opt-out“.

Návrhom zákona by sa so zohľadnením aplikačnej praxe z uplatňovania zákona č. 143/1998 Z. z., ako aj požiadaviek osôb činných v civilnom letectve vznesených nielen v rámci verejných konzultácií konaných k tomuto návrhu zákona, malo dosiahnuť zjednotenie niektorých procesov a zníženie administratívnej záťaže (napríklad tým, že na výkon niektorých činností nebude potrebné povolenie, schválenie, ale bude stačiť podať vyhlásenie o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov alebo len oznámenie Dopravnému úradu), „zmiernenie“ niektorých podmienok, po splnení ktorých je možné vydať príslušný doklad na výkon činnosti v civilnom letectve (napríklad ak odbornú spôsobilosť nebude viesť štatutárny orgán splniť, ustanoví zodpovedného zástupcu, ktorý bude spĺňať podmienku odbornej spôsobilosti alebo zodpovedného riadiaceho pracovníka alebo riadiaceho pracovníka zodpovedného za bezpečnostné záležitosti), podpora vývozu výrobkov leteckej techniky alebo súčastí výrobkov leteckej techniky do cudzích krajín (napríklad zosúladením právnej úpravy „národného“ prostredia s prostredím „Európskej únie“, ako aj prostredím „ICAO“, a to najmä v oblasti vydávaných dokladov a procesných postupov), podpora priemyslu, výskumu a inovácií vytvorením jednoznačných a zbytočne nekomplikovaných pravidiel a procesných postupov (napríklad v prípade jednotlivo skonštruovaného lietadla, resp. experimentálneho, s cieľom podporiť výskum a aplikáciu nových technológií), zníženie nákladov na výkon činnosti (napríklad tým, že sa umožní vykonávanie niektorých leteckých činností pre vlastnú potrebu, alebo ich vykonávanie priamo vlastníkom lietadla alebo držiteľom príslušného preukazu s príslušnou kvalifikáciou), „odstránenie“ duplicity (napríklad uznaním príslušných dokladov vo vzťahu k výrobkom leteckej techniky, ako je typové osvedčenie, vydaných orgánom cudzieho štátu, t. j. dovozcovia a prevádzkovatelia lietadiel nebudú musieť opakovanne preukazovať zhodu, ktorá už bola overená orgánom cudzieho štátu, alebo držiteľom preukazu spôsobilosti vydaného v rámci prostredia „Európskej únie“ sa umožní využívať oprávnenia vyplývajúce z tohto preukazu spôsobilosti aj na lietadle v rámci „národného“ prostredia, t. j. nebudú musieť absolvovať ďalší výcvik na vydanie preukazu spôsobilosti).

Návrhom zákona sa upraví aj pôsobnosť Ministerstva dopravy Slovenskej republiky v oblasti ohlasovania udalostí v civilnom letectve, v oblasti kultúry spravodlivosti a zosúladí sa oblasť bezpečnostného vyšetrovania udalostí s právne záväzným aktom Európskej únie v tejto oblasti. Taktiež sa upravia procesné postupy konaní, na ktoré sa nevzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní.

Návrhom zákona sa upraví aj pôsobnosť Ministerstva obrany Slovenskej republiky a Ministerstva vnútra Slovenskej republiky vo vzťahu k lietadlám vo vojenských službách, lietadlám v policajných službách, lietadlám vykonávajúcim lety v záujme Slovenskej republiky a súvisiacich oblastí a činností. Návrh zákona sa taktiež upraví aj pôsobnosť Ministerstva zahraničných vecí a európskych záležitostí a využívanie vzdušného priestoru Slovenskej republiky lietadlami vykonávajúcimi lety v záujme cudzieho štátu, ako aj pôsobnosť Národného bezpečnostného úradu v oblasti kybernetickej bezpečnosti vo vzťahu k civilnému letectvu.

Zároveň sa zavedú sankcie za porušovanie pravidiel s cieľom „odradit“ od ich porušovania, resp. „potrestania“ tých, ktorí tieto pravidlá porušujú.

4. Dotknuté subjekty

Uved'te subjekty, ktorých sa zmeny predkladaného materiálu dotknú priamo aj nepriamo:

- osoby činné v civilnom letectve (napríklad členovia leteckého personálu, prevádzkovatelia lietadiel, leteckí prevádzkovatelia, leteckí dopravcovia, poskytovatelia leteckých navigačných služieb, výrobcovia výrobkov leteckej techniky, výcvikové organizácie, údržbové organizácie, osoby činné v oblasti bezpečnostnej ochrany, prevádzkovatelia letísk, heliportov, heliportov HEMS, miest verejného záujmu alebo miest prevádzky a pod.)
- orgány štátnej správy a miestnej samosprávy
- vlastníci nehnuteľností v plošnom rozsahu ochranných pásem

5. Alternatívne riešenia

Aké alternatívne riešenia vedúce k stanovenému cieľu boli identifikované a posudzované pre riešenie definovaného problému?

Nulový variant - uveďte dôsledky, ku ktorým by došlo v prípade nevykonania úprav v predkladanom materiáli a alternatívne riešenia/spôsoby dosiahnutia cieľov uvedených v bode 3.

Nulovým variantom by bolo ponechanie súčasnej právnej úpravy, ktorá v niektorých prípadoch neupravuje alebo upravuje len čiastočne niektoré oblasti civilného letectva.

Navrhovaná právna úprava zohľadňuje meniacu sa legislatívu v oblasti civilného letectva na úrovni Európskej únie, čím budú odstránené niektoré súčasné prekážky v oblasti civilného letectva.

Oproti nulovému variantu predkladateľ predpokladá lepšie dodržiavanie platných právnych predpisov v oblasti civilného letectva.

Doplňajú sa aj nové správne poplatky, pričom niektoré služby sú už zavedené, ale nie sú 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 vzhľadom 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:

Na vykonanie návrhu zákona bude potrebné prijať vykonávacie právne predpisy v takmer všetkých oblastiach, ktoré návrh zákona upravuje.

Prehľad vykonávacích právnych predpisov, ktoré je potrebné prijať je uvedený v § 170 návrhu zákona.

7. Transpozícia/implementácia práva EÚ

Uveďte, či v predkladanom návrhu právneho predpisu dochádza ku goldplatingu podľa tabuľky zhody, resp. či ku goldplatingu dochádza pri implementácii práva EÚ.

☒ **Áno**

☐ **Nie**

Ak áno, uveďte, ktorých vplyvov podľa bodu 9 sa goldplating týka:

Goldplating sa týka vplyvov na podnikateľské prostredie, konkrétne v § 115 ods. 5 písm. b) návrhu zákona.

§ 115

Register prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov

...

(5) Do registra prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov sa zapisujú

...

b) identifikačné číslo organizácie, ak prevádzkovateľ bezpilotného leteckého systému je fyzická osoba – podnikateľ,

Odôvodnenie:

Doplnenie nového údajov zapisovaného do registra prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov [§ 115 ods. 5 písm. b)], identifikačné číslo organizácie prevádzkovateľa bezpilotných leteckých systémov, ktorý je fyzickou osobou – podnikateľom, možno považovať za goldplating, ktorý má marginálny vplyv na podnikateľské prostredie. Podľa čl. 14 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/947 z 24. mája 2019 o pravidlách a postupoch prevádzky bezpilotných lietadiel (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2019) [ďalej len „vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/947“] v platnom znení je jedným zo zapisovaných údajov do registra prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov aj „identifikačné číslo právnických osôb“. Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/947 v platnom znení ako povinný údaj predmetného registra požaduje identifikačné číslo organizácie (ďalej len „IČO“) len právnickej osoby, keďže v tomto vykonávacom nariadení (EÚ) sa nerozlišuje, či je podnikateľom právnická osoba alebo fyzická osoba. Avšak

v Slovenskej republike majú IČO povinne pridelené aj fyzické osoby – podnikatelia. Avšak podľa čl. 14 ods. 9 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení „*môžu členské štáty okrem údajov vymedzených v bode 2 zhromažďovať dodatočné informácie o totožnosti od prevádzkovateľov UAS*“. Podľa § 9 ods. 6 zákona č. 272/2015 Z. z. o registri právnických osôb, podnikateľov a orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov platí „*Ten, komu bolo pridelené identifikačné číslo organizácie a chce podnikat' alebo vykonávať činnosť podľa § 2 ods. 2 písm. c), je povinný uvádzať pridelené identifikačné číslo organizácie v úradnom styku s orgánom verejnej moci, ktorý je oprávnený vydať doklad o oprávnení na vykonávanie tejto činnosti; to platí, aj keď skôr vydané oprávnenie na vykonávanie tejto činnosti zaniklo.*“. Údaj o IČO fyzickej osoby – podnikateľa môže byť ako jedinečný identifikátor nápomocný pri výkone úradnej činnosti a je dostupný automatizovane pre orgány verejnej moci z registra právnických osôb, podnikateľov a orgánov verejnej moci, t. j. informačného systému verejnej správy na účely zákona č. 177/2018 Z. z. o niektorých opatreniach na znižovanie administratívnej záťaže využívaním informačných systémov verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon proti byrokrácii) v znení neskorších predpisov.

8. Preskúmanie účelnosti

Uveďte termín, kedy by malo dôjsť k preskúmaniu účinnosti a účelnosti predkladaného materiálu.

Uveďte kritériá, na základe ktorých bude preskúmanie vykonané.

Účelnosť prijatia navrhovanej právnej úpravy sa preskúma najneskôr do dvoch rokov od nadobudnutia jej účinnosti a v prípade potreby v tejto periodicite aj naďalej.

Preskúmanie účelnosti sa bude realizovať na základe poznatkov získaných z aplikačnej praxe, aby sa overil účel prijatia navrhovanej právnej úpravy, ako aj vzhľadom na nové právne záväzné akty Európskej únie alebo vzhľadom na novelizáciu existujúcich právne záväzných aktov Európskej únie v oblasti civilného letectva. Indikátormi, ktoré budú predmetom preskúmania bude počet kontrol vykonaných príslušnými orgánmi štátnej správy, počet porušení, sankčných konaní a výška udelených pokút, počet prijatých vyhlásení o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov, počet vydaných povolení, poverení a osvedčení.

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

** vyplniť iba v prípade, ak sa záverečné posúdenie vybraných vplyvov uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. jednotnej metodiky.

*** posudzovanie sa týka len zmien v I. a II. pilieri univerzálneho systému dôchodkového zabezpečenia s identifikovaným dopadom od 0,1 % HDP (vrátane) na dlhodobom horizonte.

9. Vybrané vplyvy materiálu						
Vplyvy na rozpočet verejnej správy z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy, v prípade identifikovaného negatívneho vplyvu v tom vplyvy na rozpočty obcí a vyšších územných celkov z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy, v prípade identifikovaného negatívneho vplyvu	☒	Pozitívne	☐	Žiadne	☒	Negatívne
	☐	Áno	☒	Nie	☐	Čiastočne
	☐	Pozitívne	☒	Žiadne	☐	Negatívne
	☐	Áno	☐	Nie	☐	Čiastočne
Vplyv na dlhodobú udržateľnosť verejných financií v prípade vybraných opatrení ***	☐	Áno			☐	Nie
Vplyvy na limit verejných výdavkov	☐	Pozitívne	☐	Žiadne	☒	Negatívne
Vplyvy na podnikateľské prostredie z toho vplyvy na MSP Mechanizmus znižovania byrokracie a nákladov sa uplatňuje:	☒	Pozitívne	☐	Žiadne	☒	Negatívne
	☒	Pozitívne	☐	Žiadne	☒	Negatívne
	☒	Áno			☐	Nie

Sociálne vplyvy	☒ Pozitívne	☐ Žiadne	☒ Negatívne
Vplyvy na životné prostredie	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne
Materiál je posudzovaný podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov	☐ Áno		☒ Nie
Vplyvy na informatizáciu spoločnosti	☒ Pozitívne	☐ Žiadne	☐ Negatívne
Vplyvy na služby verejnej správy pre občana, z toho			
vplyvy služieb verejnej správy na občana	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne
vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne
Vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne

10. Poznámky

V prípade potreby uveďte doplňujúce informácie k identifikovaným vplyvom a ich analýzam.

Ak predkladaný materiál má marginálny (zanedbateľný) vplyv na niektorú zo sledovaných oblastí v bode 9 a z tohto dôvodu je tento vplyv označený ako žiadny vplyv, uveďte skutočnosti vysvetľujúce, prečo je tento vplyv marginálny (zanedbateľný).

Informácie v tejto časti slúžia na zhrnutie vplyvov alebo aj na vyjadrenie sa k marginálnym vplyvom a nie ako náhrada za vypracovanie príslušných analýz vybraných vplyvov.

V prípade, že je materiál posudzovaný podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, uveďte internetový odkaz na tento proces.

V oblasti civilného letectva sa rozlišuje medzi niekoľkými „úrovňami“ legislatívnej a právnej úpravy „technickej“ stránky civilného letectva.

„Najvyššiu úroveň“ predstavujú štandardy a odporúčania a postupy medzinárodných organizácií v oblasti civilného letectva, najmä Medzinárodnej organizácii civilného letectva (ICAO). Medzinárodná organizácia civilného letectva prostredníctvom Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve a jeho príloh (tzv. Annex, ktorých je v súčasnosti 19 a niektoré sa ešte členia na tzv. zväzky) a k nim vypracovaných postupov (tzv. PANS) a odporúčaní (tzv. Doc.) upravuje na medzinárodnej úrovni príslušné oblasti civilného letectva. V súlade s Dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve sú zmluvné štáty tohto Dohovoru povinné zabezpečiť implementáciu predmetných štandardov a odporúčaní a postupov do ich vnútroštátneho právneho poriadku. V rámci Slovenskej republiky je táto implementácia zabezpečovaná prostredníctvom leteckých predpisov.

Vzhľadom na členstvo Slovenskej republiky v Európskej únii, zohľadňujúc čl. 7 ods. 2 Ústavy Slovenskej republiky, „strednú úroveň“ tvoria právne záväzné akty Európskej únie, ako aj prostriedky preukázania zhody a poradenský materiál vydávané Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA). Právne záväzné akty Európskej únie však neupravujú komplexne všetky oblasti civilného letectva, ale upravujú len určité oblasti do určitej úrovne. Hlavný právny rámec pôsobnosti Európskej únie v oblasti legislatívnej a právnej úpravy civilného letectva predstavuje tzv. základné nariadenie, t. j. nariadenie (EÚ) 2018/1139 v platnom znení. Nariadenie (EÚ) 2018/1139 v platnom znení určuje, aké oblasti sú upravené právne záväznými aktmi Európskej únie, ktoré nie sú upravené a ktoré môžu byť upravené členskými štátmi Európskej únie (využitím tzv. „opt-out“ mechanizmu).

Zohľadňujú rozsah štandardov a odporúčaní a postupov Medzinárodnej organizácie civilného letectva a vzhľadom na skutočnosť, že právne záväzné akty Európskej únie v civilnom letectve komplexne neupravujú všetky oblasti civilného letectva a taktiež vo väčšine prípadov neupravujú „procesnú“ stránku, ako napríklad procesný postup vydania dokladu, je Slovenská republika povinná, zohľadňujúc princípy transparentnosti a nediskriminácie, a predovšetkým hlavné „motto“ v oblasti civilného letectva „Safety first“, t. j. bezpečnosť je na prvom mieste, zabezpečiť legislatívnu úpravu týchto „nepokrytých oblastí“, ako aj oblastí, v prípade ktorých uplatnila mechanizmus „opt-out“. Táto národná legislatívna úprava predstavuje „najnižšiu úroveň“ legislatívnej a právnej úpravy „technickej“ stránky civilného letectva.

Návrh zákona predstavuje právnu úpravu oblasti civilného letectva, ktorá vychádza z platnej vnútroštátnej právnej úpravy, t. j. zo zákona č. 143/1998 Z. z. pri zohľadnení už upravených oblastí príslušnými právne záväznými aktmi Európskej únie (tzv. prostredie „Európskej únie“), leteckými predpismi (tzv. prostredie „ICAO“) a tých oblastí, ktoré právne záväzné akty Európskej únie alebo letecké predpisy neupravujú (tzv. „národné“ prostredie). Týmto sa zabezpečí, že príslušné oblasti civilného letectva budú mať svoju právnu úpravu, či už na národnej úrovni alebo na úrovni Európskej únie. Zároveň sa v navrhovanej právnej úprave zohľadňuje meniaci sa legislatíva v oblasti civilného letectva na úrovni Európskej únie, čím sa zabezpečí vykonanie nielen príslušných právne záväzných aktov Európskej únie, ale aj odstránenie niektorých súčasných prekážok v oblasti civilného letectva.

Ako už je uvedené v 3. časti (Ciele a výsledný stav) návrhom zákona by sa so zohľadnením aplikačnej praxe z uplatňovania zákona č. 143/1998 Z. z., ako aj požiadaviek osôb činných v civilnom letectve vznesených nielen v rámci verejných konzultácií konaných k tomuto návrhu zákona, malo dosiahnuť

- zjednodušenie niektorých procesov a zníženie administratívnej záťaže (napríklad tým, že na výkon niektorých činností nebude potrebné povolenie, schválenie, ale bude stačiť podať vyhlásenie o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov alebo len oznámenie Dopravnému úradu),
- „zmiernenie“ niektorých podmienok, po splnení ktorých je možné vydať príslušný doklad na výkon činnosti v civilnom letectve (napríklad ak odbornú spôsobilosť nebude vedieť štatutárny orgán splniť, ustanoví zodpovedného zástupcu, ktorý bude spĺňať podmienku odbornej spôsobilosti alebo zodpovedného riadiaceho pracovníka alebo riadiaceho pracovníka zodpovedného za bezpečnostné záležitosti),
- podpora vývozu výrobkov leteckej techniky alebo súčastí výrobkov leteckej techniky do cudzích krajín (napríklad zosúladením právnej úpravy „národného“ prostredia s prostredím „Európskej únie“, ako aj prostredím „ICAO“, a to najmä v oblasti vydávaných dokladov a procesných postupov),
- podpora priemyslu, výskumu a inovácií vytvorením jednoznačných a zbytočne nekomplikovaných pravidiel a procesných postupov (napríklad v prípade jednotlivo skonštruovaného lietadla, resp. experimentálneho, s cieľom podporiť výskum a aplikáciu nových technológií),
- zníženie nákladov na výkon činnosti (napríklad tým, že sa umožní vykonávanie niektorých leteckých činností pre vlastnú potrebu, alebo ich vykonávanie priamo vlastníkom lietadla alebo držiteľom príslušného preukazu s príslušnou kvalifikáciou),
- „odstránenie“ duplicity (napríklad uznaním príslušných dokladov vo vzťahu k výrobkom leteckej techniky, ako je typové osvedčenie, vydaných orgánom cudzieho štátu, t. j. dovozcovia a prevádzkovatelia lietadiel nebudú musieť opakovane preukazovať zhodu, ktorá už bola overená orgánom cudzieho štátu, alebo držiteľom preukazu spôsobilosti vydaného v rámci prostredia „Európskej únie“ sa umožní využívať oprávnenia vyplývajúce z tohto preukazu spôsobilosti aj na lietadle v rámci „národného“ prostredia, t. j. nebudú musieť absolvovať ďalší výcvik na vydanie preukazu spôsobilosti).

Vytvorením vnútroštátnej právnej úpravy analogickej s právnou úpravou Európskej únie, v niektorých prípadoch aj zjednodušenej, možno dosiahnuť ľahšie uznávanie dokladov vydaných podľa vnútroštátnej právnej úpravy v zahraničí, resp. osoby činné v civilnom letectve v prípade, ak vykonávajú jednu činnosť na základe odkladu vydaného podľa vnútroštátnej právnej úpravy a ďalšiu obdobnú činnosť podľa právnej úpravy Európskej únie, budú vykonávať tieto činnosti na základe obdobných podmienok, v niektorých prípadoch zjednodušených, čím možno dosiahnuť nižšie náklady na výkon predmetných činností. Taktiež, ako už bolo uvedené, navrhovaná právna úprava umožní vykonávať niektoré činnosti, ktoré v súčasnosti platná a účinná vnútroštátna právna úprava neumožňuje. Ako príklad možno uviesť oblasť leteckých prác. V súčasnosti sa za letecké práce považujú letecké činnosti v príslušných oblastiach (poľnohospodárstvo, energetika, stavebníctvo, vyhlídkové lety a pod. vykonávané za odplatu na základe povolenia vydaného Dopravným úradom (§ 44 zákona č. 143/1998 Z. z.). Navrhovanou právnou úpravou sa bude rozlišovať medzi leteckými prácami, ktoré budú vykonávané za odplatu na základe povolenia a leteckými prácami, ktoré prevádzkovateľ lietadla môže vykonávať bezodplatne na základe vyhlásenia o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na vykonávanie leteckých prác podaného Dopravnému úradu (analógia s právnou úpravou Európskej únie). Uvedenou zmenou sa umožní prevádzkovateľovi lietadla vykonávanie aj leteckých prác bezodplatne, napríklad pre seba samého, čo možno považovať za pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie.

Niektoré požiadavky na príslušné osoby, najmä podnikateľské subjekty, sú v návrhu zákona zapracované na výslovnú žiadosť týchto osôb. Ako príklad možno uviesť požiadavky vo vzťahu k leteckým pozemným zariadeniam, k ochranným pásmam – povinnosť zriadenia ochranných pásem, k odbornej spôsobilosti na vypracovanie dokumentácie týkajúcej sa ochranných pásem a pod.

Uvedené predstavuje základ, ktorý bol zohľadňovaný pri vypracovaní doložky vybraných vplyvov a príslušných analýz v súlade s platnou jednotnou metodikou na posudzovanie vplyvov, pričom bolo rešpektované aj základné pravidlo platné v civilnom letectve „Safety first“ (t. j. bezpečnosť civilného letectva je na prvom mieste),

Vzhľadom na systém jednotnej metodiky na posudzovanie vplyvov a niektorých analýz (uvedená metodika nepozná systém „komplexnej náhrady“ platnej a účinnej právnej úpravy novou právnou úpravou, ktorá je takmer totožná s platnou a účinnou právnou úpravou, a ktorá je doplnená novými ustanoveniami vzhľadom na právo Európskej únie, alebo vzhľadom na aplikačnú prax, a ktorá rozčleňuje niektoré povinnosti a požiadavky na viac „druhov“, napríklad letecké práce vykonávané na základe povolenia vs. letecké práce vykonávané na základe vyhlásenia) nebolo možné jednoznačne číselne kvantifikovať príslušné vplyvy, najmä na podnikateľské prostredie a nebolo možné jednoznačne určiť, či uvedená regulácia „zvyšuje alebo znižuje náklady na podnikateľské prostredie“.

Vo vzťahu k správnym poplatkom možno uviesť, že vzhľadom na aplikačnú prax došlo k ich úprave, napríklad rozčlenením existujúcich správnych poplatkov na podrobnejšie kategórie.

Ako príklad možno uviesť správny poplatok za vydanie prevádzkovej licencie. Podľa potného sadzobníka správnych poplatkov [položka 90 písm. e)]. Za vydanie prevádzkovej licencie sa platí správny poplatok vo výške 3 500,00 eur bez ohľadu na to, či ide o tzv. leteckého dopravcu typu „A“, alebo leteckého dopravcu typu „B“. Podľa navrhovanej právnej úpravy [čl. III, položka 90 písm. h)] sa rozlišuje medzi typmi leteckého dopravcu. V prípade leteckého dopravcu typu „B“ sa navrhuje správny poplatok vo výške 2 000,00 eur a v prípade leteckého dopravcu typu „A“ zostáva správny poplatok vo výške 3 500,00 eur. Vzhľadom na skutočnosť, že prevádzková licencia sa v súlade s príslušným právne záväzným aktom Európskej únie vydáva na dobu neurčitú, ak tento akt neustanovuje inak, sa vypúšťa správny poplatok vo výške 700,00 eur. Taktiež sa navrhuje rozčlenenie správneho poplatku v prípade vykonania zmien vo vzťahu k prevádzkovej licenci.

Vplyv úpravy výšky príslušných správnych poplatkov na konečných spotrebiteľov nie je možné kvantifikovať, keďže nie je možné vopred predvídať, akým spôsobom to osoba činná v civilnom letectve zohľadní do konečnej ceny pre spotrebiteľa. Osoby činné v civilnom letectve ponúkajú rôzne systémy zliav, uplatňujú rôznu obchodnú politiku. V prípade obchodnej leteckej dopravy podľa príslušného právne záväzného aktu Európskej únie *„príslušný licenčný úrad členského štátu udelí prevádzkovú licenciu podniku za predpokladu, že okrem iného disponuje jedným alebo viacerými lietadlami na základe vlastníctva alebo dohody o prenájme lietadla bez posádky („dry lease“) alebo že môže preukázať, že môže kedykoľvek splniť svoje aktuálne a potenciálne záväzky založené na reálnych predpokladoch v období 24 mesiacov od začatia prevádzky a môže pokryť svoje fixné a prevádzkové náklady, ktoré má z činnosti podľa svojho podnikateľského plánu a sú založené na reálnych predpokladoch, za obdobie troch mesiacov od začatia prevádzky bez ohľadu na akýkoľvek príjem z týchto činností“*. Bližšie informácie vo vzťahu k systému správnych poplatkov sú uvedené v analýze vplyvov na podnikateľské prostredie a v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu.

Do nadobudnutia účinnosti vykonávacích právnych predpisov vydaných na základe nového zákona zostávajú v platnosti a účinnosti, najneskôr však do 31. marca 2029 vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 274/2002 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o licenciách tuzemských leteckých dopravcov a o povoleniach zahraničných leteckých dopravcov, vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 654/2002 Z. z., ktorou sa ustanovuje minimálna výška poistného krytia zodpovednosti v civilnom letectve a vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 28/2020 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o technických parametroch osobitného letiska, ochranných pásmach osobitného letiska a o používaní osobitných letísk. Uvedené vyhlášky budú nahradené novými vykonávacími predpismi vydanými na základe návrhu zákona.

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 pokút a uhradených správnych poplatkov.

Správne poplatky za jednotlivé služby poskytované Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky a Dopravným úradom sú nepravidelné.

Zavedenie sankcií je vyžadované legislatívou Európskej únie. Ich zavedenie má predstavovať spôsob administratívno-právneho postihu tých osôb, ktoré nevykonávajú činnosť v súlade s platnými právnymi predpismi.

Negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy podľa návrhu zákona jednotlivých dotknutých subjektov (Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky), ktorý nie je finančne krytý, je podrobne vyčíslený v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy.

Z pohľadu vplyvov na životné prostredie návrh zákona len vo všeobecnosti definuje, že let sa musí vykonať tak, aby nebola ohrozená nielen bezpečnosť cestujúcich a posádky lietadla, iných lietadiel, osôb a majetku na zemi, ale aby sa „zabezpečila ochrana životného prostredia pred hlukom a emisiami zo znečisťujúcich látok z lietadiel“. Týmto ustanovením návrh zákona nedefinuje konkrétne opatrenia na ochranu životného prostredia pred hlukom a emisiami zo znečisťujúcich látok z lietadiel a ich prevádzky, alebo prevádzky letísk, pretože požiadavky (z pohľadu prípustných hodnôt, resp. potreby povolenia, súhlasu a pod.), ktoré je potrebné spĺňať vo vzťahu k hluku a emisiám sú definované inými právnymi predpismi, či už na úrovni Medzinárodnej organizácie civilného letectva, Európskej únie alebo na národnej úrovni.

Oblasť hluku vo vzťahu k prevádzke lietadiel a k prevádzke letísk upravujú najmä:

- Annex 16 Environmental Protection - Volume I - Aircraft Noise k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, 8th Edition, July 2017, v znení zmien č. 1 až 14,
- nariadenie (EÚ) č. 748/2012 v platnom znení,
- nariadenie (EÚ) č. 598/2014 zo 16. apríla 2014 o pravidlách a postupoch zavádzania prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom na letiskách Únie v rámci vyváženého prístupu, ktorým sa zrušuje smernica 2002/30/ES (Ú. v. EÚ L 173, 12.6.2014),
- nariadenie (EÚ) 2018/1139 v platnom znení,
- zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 543/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov“),
- zákon č. 2/2005 Z. z. o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí a o zmene zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 272/1994 Z. z. o ochrane zdravia ľudí v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 274/2004 Z. z. o opatreniach na ochranu životného prostredia pred hlukom z lietadiel v znení nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 376/2007 Z. z.,
- vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 237/2009 Z. z.

Oblasť emisií zo znečisťujúcich látok z lietadiel a z prevádzky lietadiel upravujú najmä:

- Annex 16 Environmental Protection - Volume II - Aircraft Engine Emissions k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, 5th Edition, July 2023,
- Annex 16 - Environmental Protection - Volume III - Aeroplane CO₂ Emissions k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, 1st Edition, July 2017, v znení zmien č. 1 a 2,
- Annex 16 - Environmental Protection - Volume IV - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, 2nd Edition, July 2023,
- nariadenie (EÚ) č. 748/2012 v platnom znení,
- nariadenie (EÚ) 2018/1139 v platnom znení,
- vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/317 v platnom znení,
- nariadenie (EÚ) 2023/2405,
- nariadenie (EÚ) 2024/2803,
- zákon č. 543/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 572/2004 Z. z. o obchodovaní s emisnými kvótami a o zmene a doplnení niektorých zákonov o obchodovaní s emisnými kvótami
- zákon č. 309/2009 Z. z. o podpore obnoviteľných zdrojov energie a vysoko účinnej kombinovanej výroby a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Vo vzťahu k zemepisným oblastiam UAS na ochranu životného prostredia návrh zákona vykonáva vykonávanie nariadenie (EÚ) 2019/947 v platnom znení, konkrétne čl. 15 ods. 1, podľa ktorého môže byť zemepisná oblasť UAS určená aj na ochranu životného prostredia.

Vo vzťahu k možno zriadiť časť vzdušného priestoru na ochranu prírody a krajiny nad územím podľa § 14 až 16 zákona č. 543/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov predstavuje zosúladenie v oblasti štruktúry vzdušného priestoru a pravidiel lietania s právnymi predpismi v oblasti civilného letectva. Vytvorením takejto časti vzdušného priestoru a jej náležitým vypublikovaním príslušnými produktmi leteckej informačnej služby budú osoby činné v civilnom letectve, najmä posádky lietadiel, mať informáciu, že na vykonanie letu v takejto časti

vzdušného priestoru platia príslušné podmienky vo vzťahu k ochrane prírody a krajiny, predovšetkým potreba mať súhlas príslušného orgánu ochrany prírody a krajiny, ktorý tento súhlas bude (ako aj v súčasnosti) vydávať podľa zákona č. 543/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov.

11. Kontakt na spracovateľa

Uvedte údaje na kontaktnú osobu, ktorú je možné kontaktovať v súvislosti s posúdením vybraných vplyvov.

Michal Hýsek, odbor civilného letectva, Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, 02/59494617, michal.hysek@mindop.sk

12. Zdroje

Uvedte zdroje (štatistiky, prieskumy, spoluprácu s odborníkmi a iné), z ktorých ste pri príprave materiálu a vypracovávaní doložky, analýz vplyvov vychádzali. V prípade nedostupnosti potrebných dát pre spracovanie relevantných analýz vybraných vplyvov, uveďte danú skutočnosť.

- konzultácie s prostredím, vlastné analýzy Ministerstva dopravy Slovenskej republiky, podklady od Dopravného úradu, ako aj poznatky z aplikačnej praxe vo vzťahu k existujúcej platnej a účinnej právnej úprave,
- pri výpočte výdavkov v rámci vplyvov na rozpočet verejnej správy - personálne zabezpečenie na plnenie nových úloh a činností a organizačno-materiálne zabezpečenie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky boli zohľadnená náročnosť plnených úloh v oblasti pôsobnosti orgánu, ktorý dohliada na dodržiavanie zásad kultúry spravodlivosti, vydávania leteckých predpisov

13. Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov z PPK č. 096/2026

(v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 8.1 Jednotnej metodiky)

☐ Súhlasné

☐ Súhlasné s návrhom na dopracovanie

☒ Nesúhlasné

Uvedte pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:

K doložke vybraných vplyvov

Komisia žiada dopracovať doložku vybraných vplyvov v časti 2. Definovania problému, v časti 3. Ciele a výsledný stav a v časti 8. Preskúmania účelnosti.

Odôvodnenie: Definovanie problému je formulované prevažne všeobecne a neobsahuje dostatočne konkrétne aplikačné problémy, ktoré má návrh zákona riešiť, vrátane uvedenia dotknutých procesov, subjektov a praktických nedostatkov existujúcej právnej úpravy. Rovnako ciele návrhu sú formulované všeobecne a nie sú dostatočne merateľné. V časti preskúmania účelnosti je uvedený iba termín preskúmania, avšak absentujú konkrétne kritériá, na základe ktorých bude možné vyhodnotiť účelnosť prijatej právnej úpravy. Komisia žiada doplniť merateľné ukazovatele, napríklad počet a dĺžku konaní, počet vydaných povolení, osvedčení a vyhlásení, administratívne náklady podnikateľských subjektov, počet sankčných konaní, fungovanie registračných a informačných systémov a počet rozhodnutí v oblasti UAS.

Vyjadrenie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky:

Pripomienka týkajúca sa dopracovania doložky vybraných vplyvov v časti 2. Definovania problému, v časti 3. Ciele a výsledný stav a v časti 8. Preskúmania účelnosti bola akceptovaná a doložka vybraných vplyvov bola v uvedených častiach upravená.

K vplyvom na rozpočet verejnej správy

V zmysle doložky vybraných vplyvov predložený zákon zakladá pozitívny a negatívny, rozpočtovo nezabezpečený vplyv na rozpočet verejnej správy.

Pozitívny vplyv sa predpokladá v súvislosti s výberom poplatkov za príslušné úkony vykonané MD SR. Predkladateľ uvádza, že nie je možné jednoznačne kvantifikovať charakter a rozsah celkových príjmov, keďže nie je možné konkrétne určiť počet vybraných pokút a uhradených správnych poplatkov. V analýze vplyvov na podnikateľské prostredie je uvedené aj zníženie výšky správnych poplatkov pri viacerých položkách. Komisia preto žiada upraviť analýzu vplyvov na rozpočet verejnej správy tak, aby zohľadnila výpadok príjmov štátneho rozpočtu vyplývajúci zo zníženia a zrušenia správnych poplatkov za úkony a licencie, alebo doplniť vysvetlenie, prečo tento výpadok do analýzy nie je zahrnutý a na akom základe je označený vplyv na príjmy ako pozitívny.

Odôvodnenie: Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie vykazuje zníženie nákladov najmä znížením a zrušením správnych poplatkov. Správne poplatky sú zároveň príjmom štátneho rozpočtu, preto by tomuto zníženiu mal zodpovedať výpadok príjmov. Analýza vplyvov na rozpočet ho však nezohľadňuje, príjmy sú vo

všetkých rokoch nulové. Komisia preto žiada výpadok príjmov vyčíslieť aspoň modelovo a analýzu upraviť. Nadväzne je potrebné zosúladiť vyjadrenie k vplyvom na rozpočet v doložke vybraných vplyvov v bode 9.

Negatívny, rozpočtovo nekrytý vplyv je kvantifikovaný v roku 2027 vo výške 737 990 eur, v roku 2028 v sume 737 721 eur, v roku 2029 v sume 741 604 eur a v roku 2030 v sume 745 487 eur. V rámci analýzy vplyvov predkladateľ uvádza aj vplyv na počet zamestnancov v počte 15 osôb a mzdové výdavky v súvislosti s potrebou posilnenia personálneho zabezpečenia rozpočtovej organizácie Dopravný úrad. Negatívny vplyv sa predpokladá okrem osobných výdavkov aj z dôvodu zabezpečenia výdavkov s kontinuálnym vzdelávaním, výpočtovou technikou, cestovnými náhradami vo vzťahu k tuzemským, ako aj zahraničným pracovným cestám.

S materiálom zakladajúcim rozpočtovo nekryté vplyvy nie je možné súhlasiť. Všetky rozpočtové dôsledky (vrátane vplyvov za oblasť zamestnanosti) vyplývajúce z predloženého materiálu Komisia žiada zabezpečiť v rámci schválených limitov dotknutej kapitoly štátneho rozpočtu na príslušné rozpočtové roky, bez zvýšených požiadaviek na rozpočet a bez negatívneho vplyvu na limit verejných výdavkov.

K požiadavke za oblasť zamestnanosti Komisia osobitne uvádza, že podľa údajov zo štatistického výkazu Práca 2-04 za I. Q 2026 kapitola MD SR neplnila upravený limit počtu zamestnancov financovaných zo zdroja 111 (teda bez AKOS, POO a projektových zamestnancov) o 157,7 osôb (13,8 %), z toho na aparáte ústredného orgánu o 133,3 osôb (30,7 %). Z týchto údajov vyplýva, že v rámci rozpočtu kapitoly MD SR je dostatočný priestor na finančné zabezpečenie požadovaných personálnych kapacít aj bez potreby navyšovania záväzných ukazovateľov kapitoly. Komisia žiada personálne zabezpečenie nových úloh vyplývajúcich z návrhu zákona riešiť prednostne presunom dlhodobo neobsadených systematizovaných miest v rámci rozpočtovej kapitoly ministerstva, a nie vytvorením nových systematizovaných miest.

Odôvodnenie: Personálne zabezpečenie nových úloh sa má dosiahnuť predovšetkým hospodárnym a efektívnym využitím existujúcich kapacít rezortu, a nie navyšovaním celkového počtu zamestnancov. MD SR má možnosť v rámci kapitoly uvoľniť a preskúpiť v prospech Dopravného úradu svoje dlhodobo neobsadené pracovné miesta. Vytvorenie nových systematizovaných miest by malo prichádzať do úvahy až po vyčerpaní tejto možnosti a len v rozsahu, v ktorom uvoľnenie a preskupenie existujúcich miest nepostačuje.

V analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy Komisia žiada zjednotiť počet systematizovaných štátnozamestnaneckých miest v rámci Dopravného úradu.

Odôvodnenie: V analýze sa uvádza požiadavka na vytvorenie 14 systematizovaných štátnozamestnaneckých miest v rámci Dopravného úradu, no z bodu 2.2.1. analýzy, z popisu funkčnej náplne a vyčíslenia potreby zamestnancov, vyplýva počet 16 zamestnancov. Uvedené je potrebné upraviť v celom materiáli.

Komisia žiada doplnenie metodiky výpočtu nákladov na tovary a služby v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy.

Odôvodnenie: Jednotkové ceny prevádzkových nákladov, použité v analýze vplyvov na rozpočet v bode 2.2.4. v tabuľkách na strane 7, sa pri viacerých položkách javia ako neprimerane vysoké a zároveň nie sú údaje v tabuľkách pre MD SR a Dopravný úrad metodicky zjednotené. Napríklad rozpočtované náklady na vodné a stočné na jednu osobu sa javia nadhodnotené. Použité jednotkové ceny sa navyše medzi oboma tabuľkami líšia v oboch smeroch. Pri niektorých položkách (napr. vodné a stočné) je vyššia cena uplatnená pre Dopravný úrad, pri iných (napr. energie a telekomunikačné služby) naopak pre MD SR, čo nasvedčuje tomu, že náklady neboli stanovené na základe jednotnej jednotkovej ceny na zamestnanca. Je preto potrebné doložiť a vysvetliť postup výpočtu všetkých prevádzkových nákladov vrátane použitých jednotkových cien a vstupných predpokladov. Súčasne je potrebné zdôvodniť, prečo sú prevádzkové náklady MD SR v roku 2027 krátené na 9 mesiacov, zatiaľ čo prevádzkové náklady Dopravného úradu sú aj v roku 2027 rozpočtované na celých 12 mesiacov. Uvedené je potrebné zosúladiť vzhľadom na účinnosť návrhu zákona od 1.4.2027.

V analýze vplyvov na rozpočet sú v jednotlivých tabuľkách uvedené kvantifikácie na roky 2027 až 2030. Vzhľadom na to, že podľa Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov sa údaje v analýze vplyvov na rozpočet uvádzajú za bežný rok a tri nasledujúce roky, do tabuliek je potrebné doplniť aj rok 2026.

Vyjadrenie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky:

Pripomienky boli čiastočne akceptované a analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu bola príslušne upravená.

K vplyvom na podnikateľské prostredie

K uplatňovaniu princípu ochrany pred neopodstatneným goldplatingom:

Komisia žiada predkladateľa, aby k materiálu vypracoval a priložil aktuálnu tabuľku zhody (prílohu č. 3 Legislatívnych pravidiel vlády SR) a náležite vyplnil aj stĺpce 9 a 10 tabuľky zhody pri každom transponovanom ustanovení. Pokiaľ nebol identifikovaný goldplating, je potrebné v stĺpci 9 vyznačiť poznámku GP-N a stĺpec 10 zostane bez vyplnenia. Pokiaľ bol identifikovaný goldplating, je potrebné v stĺpci 9 vyznačiť poznámku GP-A a v stĺpci 10 vyplniť oblasti goldplatingu a pod tabuľkou zhody v poznámke „Vyjadrenie k opodstatnenosti goldplatingu a jeho odôvodnenie“ doplniť odôvodnenie takejto úpravy.

Odôvodnenie: Tabuľka zhody, ktorej náležitosti sú upravené v prílohe č. 3 k Legislatívnym pravidlám vlády SR, má obsahovať aj stĺpce 9 a 10, ktoré slúžia k identifikácii goldplatingu a v predloženej tabuľke zhody absentujú.

Vyjadrenie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky:

Pripomienka týkajúca sa vypracovania tabuliek zhody v súlade s legislatívnymi pravidlami vlády Slovenskej republiky bola akceptovaná a tabuľky zhody boli doplnené o časti vo vzťahu ku goldplating-u.

K sociálnym vplyvom

Komisia v analýze sociálnych vplyvov odporúča identifikáciu vplyvov, týkajúcich sa povinností dotknutých osôb na vlastné náklady zabezpečiť zákonom ukladané povinnosti, z bodu 4.2 (vplyvy na prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám) presunúť do bodu 4.1.2 (negatívne vplyvy na hospodárenie dotknutých domácností), napr.:

- povinnosť na vlastné náklady vyrúbať dreviny, ak o výrube rozhodol Dopravný úrad,
- povinnosť na vlastné náklady umiestniť alebo vyznačiť na stavbe alebo na zariadení nestavebnej povahy určené letecké prekážkové značenie,
- zabezpečiť na vlastné náklady prevádzkyschopnosť umiestneného alebo vyznačeného leteckého prekážkového značenia.

Vyjadrenie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky:

Pripomienka týkajúca sa úpravy analýzy sociálnych vplyvov (presunutia príslušných informácií z časti 4.2 do časti 4.1.2) bola akceptovaná a analýzy sociálnych vplyvov bola upravená.

K vplyvom na životné prostredie

Komisia žiada vyznačiť pozitívne vplyvy na životné prostredie v doložke vybraných vplyvov a vypracovať súvisiacu analýzu vplyvov.

Odôvodnenie: Komisia žiada prehodnotiť označenie vplyvov na životné prostredie. Návrh zákona obsahuje viacero ustanovení s environmentálnym rozmerom, najmä pravidlá ochrany pred hlukom a emisiami z lietadiel, úpravu letov vo vzdušnom priestore zriadenom na ochranu prírody a krajiny a určovanie zemepisných oblastí UAS z dôvodu ochrany životného prostredia. Ak predkladateľ považuje tieto vplyvy za marginálne alebo nepriamo riešené inými predpismi, je potrebné túto skutočnosť v doložke výslovne a vecne vysvetliť. Inak Komisia žiada označiť vplyvy na životné prostredie a kvalitatívne ich vyhodnotiť.

Vyjadrenie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky:

Pripomienka týkajúca sa vplyvov na životné prostredie je podrobne popísaná v časti 10 (Poznámky) doložky vybraných vplyvov s tým, že analýza vplyvov na životné prostredie nebude vypracovaná.

K vplyvom na informatizáciu spoločnosti

Komisia súhlasí, že predložený materiál má vplyv na informatizáciu spoločnosti. Komisia však navrhuje v analýze vplyvov na informatizáciu spoločnosti v časti 6.2. zosúladiť názvy informačných systémov s názvami, pod ktorými sú zaregistrované v MetaIS. Do názvu IS sa do tabuľky zapisujú názvy v takej forme, ako sú registrované.

Vyjadrenie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky:

Pripomienka týkajúca sa uvádzania správnych názvov informačných systémov bola akceptovaná a príslušná časť analýzy vplyvov na informatizáciu spoločnosti bola upravená.

14. Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov zo záverečného posúdenia č. (v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. Jednotnej metodiky)

☐ Súhlasné

☐ Súhlasné s návrhom na dopracovanie

☐ Nesúhlasné

Uved'te pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením: