**Dôvodová správa**

**Všeobecná časť**

Návrh nariadenia vlády Slovenskej republiky, ktorým sa ustanovuje postup určovania a výpočtu výšky odplaty za poskytovanie leteckých navigačných služieb a zóny spoplatňovania (ďalej len „návrh nariadenia vlády“) bol vypracovaný v nadväznosti na § 5 ods. 8 zákona č. 213/2019 Z. z. o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 213/2019 Z. z.“) rešpektujúc odporúčania Medzinárodnej organizácie civilného letectva a princípy stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) v platnom znení.

Návrhom nariadenia vlády sa upravujú zóny spoplatňovania, ekonomicky oprávnené náklady, na základe ktorých sa určí terminálna jednotková sadzba a následne vypočíta terminálna odplata, metodika určenia terminálnej jednotkovej sadzby, vzorec na výpočet terminálnej odplaty a metodika konzultácií s používateľmi vzdušného priestoru.

V súčasnom referenčnom období RP 2 na roky 2015 až 2019 je vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky 1 traťová zóna spoplatňovania, ktorej horizontálne hranice tvoria horizontálne hranice letovej informačnej oblasti Bratislava (FIR Bratislava) a je stanovená v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 391/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje spoločný systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb [ďalej len „vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 391/2013“]. Traťová odplata (odplata za poskytovanie letových prevádzkových služieb v príslušnej traťovej zóne spoplatňovania) je do 31. decembra 2019 vypočítaná a vyberaná v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) č. 391/2013.

V súčasnom referenčnom období RP 2 na roky 2015 až 2019 sú vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky zriadené 3 terminálne zóny spoplatňovania, t. j. 1 terminálna zóna spoplatňovania, do ktorej je zahrnuté Letisko M. R. Štefánika Bratislava, a ktorá je stanovená podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013 a 2 terminálne zóny spoplatňovania, ktoré nie sú stanovené podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013 (1 terminálna zóna, do ktorej sú zahrnuté Letisko Košice, Letisko Piešťany, Letisko Poprad - Tatry a Letisko Žilina a 1 terminálna zóna, do ktorej je zahrnuté Letisko Sliač).

Na Letisku M. R. Štefánika Bratislava, Letisku Košice, Letisku Piešťany, Letisku Poprad – Tatry a na Letisku Žilina poskytuje približovaciu službu riadenia a letiskovú službu riadenia (ďalej len „terminálne letecké navigačné služby“) podnik Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, š. p.

Na Letisku Sliač poskytuje terminálne letecké navigačné služby Ministerstvo obrany Slovenskej republiky.

S ohľadom na 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 [ďalej len „vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/317“] aj v novom referenčnom období RP 3 na roky 2020 až 2024 bude vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky zriadená 1 traťová zóna spoplatňovania. Traťové odplaty budú od 1. januára 2020 vypočítané podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

Od 1. januára 2020 sa v rámci Európskej únie uplatňujú nové pravidlá týkajúce sa terminálnych zón spoplatňovania a terminálnych odplát. Podľa čl. 1 ods. 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 *sa toto nariadenie vzťahuje na terminálne letecké navigačné služby poskytované na letiskách nachádzajúcich sa na území členských štátov s minimálne 80 000 pohybmi leteckej dopravy podľa pravidiel letu podľa prístrojov (ďalej len „IFR“) za rok.* Podľa čl. 35 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 *sa s výhradou ustanovení tohto článku členské štáty môžu buď pred začiatkom referenčného obdobia alebo počas neho rozhodnúť, že poskytovanie niektorých alebo všetkých terminálnych leteckých navigačných služieb, služieb CNS, MET, AIS alebo dátových služieb manažmentu letovej prevádzky (ďalej len „ATM“) poskytovaných v ich zónach spoplatňovania zriadených v súlade s článkom 21 podlieha trhovým podmienkam.* Podľa čl. 35 ods. 1 písm. d) a e) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, *ak sa členský štát alebo členské štáty rozhodnú uplatňovať odsek 1 na nadchádzajúce referenčné obdobie alebo prípadne na zvyšnú časť referenčného obdobia a v súvislosti s príslušnými službami, nebudú vypočítavať terminálne odplaty v súlade s článkom 31 ods. 2 a stanovovať terminálne jednotkové sadzby v súlade s článkom 29.*

Keďže na žiadnom letisku na území Slovenskej republiky prevádzkovanom letiskovou spoločnosťou, na ktorom sú poskytované terminálne letecké navigačné služby, nie je dosiahnutý minimálny počet 80 000 pohybov obchodnej leteckej dopravy podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR pohyby) a s ohľadom na udržateľnosť poskytovania terminálnych leteckých navigačných služieb na týchto príslušných letiskách, Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky vypracovalo návrh zákona č. 213/2019 Z. z., na základe ktorého poskytovateľ leteckých navigačných služieb bude pri výpočte terminálnej odplaty postupovať podľa zákona č. 213/2019 Z. z. a návrhu nariadenia vlády, a to aj v prípade, ak Dopravný úrad vydal správu o posúdení, 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 podmienky podľa osobitného predpisu alebo ak príslušný osobitný predpis neustanovuje inak.

Pri posudzovaní jednotlivých návrhov terminálnych zón spoplatňovania boli zohľadňované nielen prevádzkové výkony letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami, prevládajúce typy lietadiel, ktoré vykonávajú vzlety a pristátia na týchto letiskách, ale aj druh obchodnej leteckej dopravy a obchodnej prevádzky vykonávanej z týchto letísk, t. j. či je z daného letiska vykonávaná napríklad pravidelná obchodná letecká doprava alebo nepravidelná obchodná letecká doprava, letecké práce alebo špeciálna prevádzka, alebo je letisko využívané predovšetkým na vzlety a pristátia lietadiel všeobecného letectva. Taktiež boli zohľadňované aj zaradenia letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami do základnej a súhrnnej transeurópskej dopravnej siete podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20. 12. 2013) v platnom znení.

Návrh nariadenia vlády Slovenskej republiky bol pripravovaný a konzultovaný na pracovných stretnutiach s Ministerstvom obrany Slovenskej republiky a podnikom Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, š. p., ako poskytovateľmi terminálnych leteckých navigačných služieb, s Dopravným úradom, ako národným dozorným orgánom v oblasti leteckých navigačných služieb a so Slovenským hydrometeorologickým ústavom, ako poskytovateľom leteckej meteorologickej služby. Návrh nariadenia vlády Slovenskej republiky bol predmetom aj pracovného stretnutia s osobami, ktoré prevádzkujú verejné letiská, z ktorých sa vykonáva obchodná letecká doprava, ktoré sú držiteľmi platného prevádzkového povolenia alebo osvedčenia pre prevádzkovateľa letiska a ktoré poskytujú letiskové služby leteckým dopravcom (letiskové spoločnosti).

Návrh nariadenia vlády predpokladá vplyvy na podnikateľské prostredie. Návrh nariadenia vlády nepredpokladá vplyv na rozpočet verejnej správy, sociálne vplyvy, vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu, vplyvy na životné prostredie, informatizáciu spoločnosti, ani vplyvy na služby verejnej správy pre občana.

Návrh nariadenia vlády je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, zákonom, na ktorého vykonanie sa vydáva, zákonmi a ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi, s nálezmi Ústavného súdu Slovenskej republiky, s medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná, ako aj s právom Európskej únie.

**Osobitná časť**

K § 1

Definujú sa pojmy na účely nariadenia vlády.

K § 2

Ustanovujú sa ekonomicky oprávnené náklady poskytovateľa približovacej služby riadenia a letiskovej služby riadenia, ktoré sú podkladom na určenie terminálnej jednotkovej sadzby a následne výpočet terminálnej odplaty.

Náklady sa rozdelia aj podľa príslušných leteckých navigačných služieb, zahrnú sa aj náklady na poskytovanie služby pátrania po lietadlách a záchrany ľudských životov, ako aj náklady Dopravného úradu, národného dozorného orgánu v oblasti leteckých navigačných služieb, súvisiace s poskytovaním terminálnych leteckých navigačných služieb.

Náklady sa určia pred začiatkom každého referenčného obdobia na každý kalendárny rok príslušného referenčného obdobia rešpektujúc presne stanovené zásady.

K § 3

Ustanovuje sa spôsob výpočtu terminálnej jednotkovej sadzby, aké náklady a úpravy sú zahrnuté do tohto výpočtu. S ohľadom na nízke prevádzkové výkony v príslušnej terminálnej zóne spoplatňovania je poskytovateľ terminálnych leteckých navigačných služieb oprávnený priamo určiť výška terminálnej jednotkovej sadzby.

K § 4

Súčasťou systému spoplatňovania terminálnych leteckých navigačných služieb je aj mechanizmus zdieľania tzv. rizika prevádzkových výkonov – pristátia v tonách, s cieľom stimulovať poskytovanie terminálnych leteckých navigačných služieb. Poskytovateľ terminálnych leteckých navigačných služieb by mal znášať tzv. nákladové riziko, pokiaľ ide o rozdiely medzi stanovenými a skutočnými nákladmi, s výnimkou obmedzeného počtu nákladových položiek podliehajúcich osobitným požiadavkám. Z tohto dôvodu sa stanovuje aj mechanizmus zdieľania nákladov.

Poskytovateľ terminálnych leteckých navigačných služieb by nemal vytvárať nadmerný zisk z dôvodu nerealizovania príslušných investícií počas referenčného obdobia, avšak je oprávnený každoročne upraviť plánované významné investície ešte počas referenčného obdobia alebo sa zmeny prejavia až v novom referenčnom období a to po posúdení Dopravným úradom. Nepredvídateľné zmeny v príslušných právnych predpisoch alebo zmena na finančných trhoch, ktoré súvisia s poskytovaním terminálnych leteckých navigačných služieb môžu v značnej miere ovplyvniť výšku nákladov v príslušnom referenčnom období a z tohto dôvodu by mali byť zahrnuté ako úprava výšky terminálnej jednotkovej sadzby.

K § 5

Ustanovuje sa spôsob výpočtu terminálnej odplaty pre príslušnú terminálnu zónu spoplatňovania, spôsob určenia maximálnej osvedčenej vzletovej hmotnosti a spôsob fakturácie terminálnej odplaty.

K § 6

Ustanovuje sa metodika vykonávania konzultačných stretnutí poskytovateľa terminálnych leteckých navigačných služieb so zástupcami používateľov vzdušného priestoru.

K § 7

Ustanovuje sa, aké podklady poskytne poskytovateľ terminálnych leteckých navigačných služieb zástupcom používateľov vzdušného priestoru pred konzultačným stretnutím.

K § 8

Ustanovujú sa zóny spoplatňovania vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky.

K § 9

Ustanovujú sa informácie, ktoré sa uverejnia v Leteckej informačnej príručke Slovenskej republiky.

K § 10

Ustanovuje sa účinnosť navrhovaného nariadenia vlády.

K prílohe č. 1

Ustanovuje sa vzorec výpočtu terminálnych jednotiek služieb pre jednotlivé terminálne zóny spoplatňovania uvedené v prílohe č. 6.

K prílohe č. 2

Ustanovuje sa vzorec výpočtu terminálnej odplaty pre jednotlivé terminálne zóny spoplatňovania uvedené v prílohe č. 6.

K prílohe č. 3

Ustanovuje sa vzor podkladov týkajúcich sa stanovených nákladov a skutočných nákladov v príslušnej terminálnej zóne spoplatňovania a dodatočných informácií.

K prílohe č. 4

Ustanovuje sa vzor podkladov týkajúcich sa určenia terminálnej jednotkovej sadzby v príslušnej terminálnej zóne spoplatňovania.

K prílohe č. 5

Uvádza sa traťová zóna spoplatňovania.

K prílohe č. 6

Uvádzajú sa terminálne zóny spoplatňovania.