**Doložka vybraných vplyvov**

|  |
| --- |
| **1. Základné údaje** |
| **Názov materiálu** |
| Nariadenie vlády Slovenskej republiky, ktorým sa ustanovuje postup určovania a výpočtu výšky odplaty za poskytovanie leteckých navigačných služieb a zóny spoplatňovania |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** |
| Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky |
| **Charakter predkladaného materiálu** |  Materiál nelegislatívnej povahy |
|  Materiál legislatívnej povahy  |
|  Transpozícia práva EÚ  |
| *V prípade transpozície uveďte zoznam transponovaných predpisov:* |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | október 2019 |
| **Predpokladaný termín predloženia na MPK\*** | november 2019 |
| **Predpokladaný termín predloženia na Rokovanie vlády SR\*** | november 2019 |

|  |
| --- |
| **2. Definícia problému** |
| *Uveďte základné problémy, na ktoré navrhovaná regulácia reaguje.*Potreba vypracovať návrh nariadenia vlády Slovenskej republiky vyplynula zo splnomocňovacieho ustanovenia § 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“) 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“], na základe ktorého sa od 1. januára 2020 uplatňujú nové pravidlá týkajúce sa terminálnych zón spoplatňovania a terminálnych odplát.Návrh nariadenia vlády Slovenskej republiky bol vypracovaný zohľadňujúc odporúčania Medzinárodnej organizácie civilného letectva (dokument Doc 9082 ICAO Pravidlá v oblasti letiskových odplát a odplát za poskytovanie leteckých navigačných služieb, dokument Doc 9161 Manuál ekonomickej oblasti leteckých navigačných služieb) 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. |
| **3. Ciele a výsledný stav** |
| *Uveďte hlavné ciele navrhovaného predpisu (aký výsledný stav chcete reguláciou dosiahnuť).*Nariadením vlády Slovenskej republiky sa ustanovuje postup určovania a výpočtu výšky odplaty za poskytovanie leteckých navigačných služieb a zóny spoplatňovania. V návrhu nariadenia vlády sa upravujú1. zóny spoplatňovania,
2. ekonomicky oprávnené náklady, na základe ktorých sa určí terminálna jednotková sadzba a následne terminálna odplata,
3. metodika určenia terminálnej jednotkovej sadzby,
4. vzorec na výpočet terminálnej odplaty,
5. konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru.
 |
| **4. Dotknuté subjekty** |
| *Uveďte subjekty, ktorých sa zmeny návrhu dotknú priamo aj nepriamo:** poskytovateľ leteckých navigačných služieb,
* prevádzkovateľ lietadla, letecký prevádzkovateľ alebo letecký dopravca, ako používatelia vzdušného priestoru,
* Dopravný úrad, ako národný dozorný orgán v oblasti leteckých navigačných služieb,
* letiskové spoločnosti, keďže na letiskách, ktoré prevádzkujú, sú poskytované terminálne letecké navigačné služby
 |
| **5. Alternatívne riešenia** |
| *Aké alternatívne riešenia boli posudzované?**Uveďte, aké alternatívne spôsoby na odstránenie definovaného problému boli identifikované a posudzované.*Alternatívou č. 1 Touto alternatívou je nulový variant, to je neprijatie návrhu, čo by znamenalo nesplnenie povinnosti vyplývajúcej zo splnomocňovacieho ustanovenia zákona č. 213/2019 Z. z. a zároveň absenciu právnej úpravy v danej oblasti.Alternatíva č. 2Podľa 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.*Na základe prevádzkových výkonov letiskových spoločností, ktoré prevádzkujú medzinárodné verejné letiská, z ktorých sa vykonáva obchodná letecká doprava a na ktorých sú poskytované terminálne letecké navigačné služby (približovacia služba riadenia a letisková služba riadenia), možno konštatovať, že na žiadnom letisku prevádzkovanom letiskovou spoločnosťou nie je dosiahnutý minimálny počet 80 000 pohybov obchodnej leteckej dopravy podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR pohyby). S ohľadom na prevádzkové výkony letiskových spoločností, rešpektujúc vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/317, Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky vypracovalo zákon č. 213/2019 Z. z., na základe ktorého bude poskytovateľ terminálnych leteckých navigačných služieb postupovať pri určení terminálnej jednotkovej sadzby a pri výpočte terminálnej odplaty podľa tohto zákona a príslušného nariadenia vlády Slovenskej republiky, ak nie je ustanovené inak.Pri riešení systému určenia terminálnej jednotkovej sadzby a výpočtu terminálnych odplát predkladateľ posudzoval nižšie uvedené varianty, pričom pri výpočte sa vychádzalo z predpokladu, že priblíženie a odlet sa považujú za jeden let a počítanou jednotkou je let pri prílete.

|  |  |
| --- | --- |
| **variant** | **určenie terminálnej jednotkovej sadzby a výpočet terminálnej odplaty** |
| 1 | $$terminálna odplata =terminálna jednotková sadzba [€/let]× \sum\_{}^{}letov$$Terminálna odplata za konkrétny let v konkrétnej terminálnej zóne spoplatňovania sa rovná súčinu terminálnej jednotkovej sadzby určenej pre túto terminálnu zónu spoplatňovania a počtu letov.  |
| 2 | $$terminálna odplata =terminálna jednotková sadzba [€/t]× MTOW [t]$$Terminálna odplata za konkrétny let v konkrétnej terminálnej zóne spoplatňovania sa rovná súčinu terminálnej jednotkovej sadzby určenej pre túto terminálnu zónu spoplatňovania a počtu metrických ton najvyššej maximálnej osvedčenej vzletovej hmotnosti lietadla (ďalej len „MTOW“). |
| 3 | $$terminálna odplata =terminálna jednotková sadzba [€/terminálnu jednotku služieb] × \left(\frac{MTOW [t]}{50}\right)^{0,5}$$Terminálna odplata za konkrétny let v konkrétnej terminálnej zóne spoplatňovania sa rovná súčinu terminálnej jednotkovej sadzby určenej pre túto terminálnu zónu spoplatňovania a terminálnych jednotiek služieb za tento let. Terminálna jednotka služieb sa rovná činiteľu hmotnosti príslušných lietadiel (Wf). Činiteľ hmotnosti (Wf) je podiel počtu metrických ton MTOW a čísla 50, umocnený na 0,5 a zaokrúhlený na dve desatinné miesta. |
| 4 | Výpočet nižšie uvedenej terminálnej jednotkovej sadzby a následne terminálnej odplaty zodpovedajúci výpočtu podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.$$terminálna odplata =terminálna jednotková sadzba [€/terminálnu jednotku služieb] × \left(\frac{MTOW [t]}{50}\right)^{0,7}$$Terminálna odplata za konkrétny let v konkrétnej terminálnej zóne spoplatňovania sa rovná súčinu terminálnej jednotkovej sadzby určenej pre túto terminálnu zónu spoplatňovania a terminálnych jednotiek služieb za tento let. Terminálna jednotka služieb sa rovná činiteľu hmotnosti príslušných lietadiel (Wf). Činiteľ hmotnosti (Wf) je podiel počtu metrických ton MTOW a čísla 50, umocnený na 0,7 a zaokrúhlený na dve desatinné miesta. |
| 5 | $$terminálna odplata =terminálna jednotková sadzba [€/terminálnu jednotku služieb] × \left(\frac{MTOW [t]}{50}\right)^{0,9}$$Terminálna odplata za konkrétny let v konkrétnej terminálnej zóne spoplatňovania sa rovná súčinu terminálnej jednotkovej sadzby určenej pre túto terminálnu zónu spoplatňovania a terminálnych jednotiek služieb za tento let. Terminálna jednotka služieb sa rovná činiteľu hmotnosti príslušných lietadiel (Wf). Činiteľ hmotnosti (Wf) je podiel počtu metrických ton MTOW a čísla 50, umocnený na 0,9 a zaokrúhlený na dve desatinné miesta. |

Pri riešení systému predkladateľ posudzoval aj rôzne varianty terminálnych zón spoplatňovania.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **variant** | **označenie terminálnej zóny** | **letisko prevádzkované letiskovou spoločnosťou patriace do príslušnej terminálnej zóny** |
| 1 | terminálna zóna č. 1 | Letisko M. R. Štefánika Bratislava |
| terminálna zóna č. 2 | Letisko Košice, Letisko Piešťany, Letisko Poprad - Tatry, Letisko Žilina |
| terminálna zóna č. 3 | Letisko Sliač |
| 2 | terminálna zóna č. 1 | Letisko M. R. Štefánika Bratislava, Letisko Košice |
| terminálna zóna č. 2 | Letisko Piešťany, Letisko Poprad - Tatry a Letisko Žilina |
| terminálna zóna č. 3 | Letisko Sliač |
| 3 | terminálna zóna č. 1 | Letisko M. R. Štefánika Bratislava, Letisko Košice, Letisko Poprad - Tatry |
| terminálna zóna č. 2 | Letisko Piešťany, a Letisko Žilina |
| terminálna zóna č. 3 | Letisko Sliač |
| 4 | terminálna zóna č. 1 | Letisko M. R. Štefánika Bratislava, Letisko Košice, Letisko Piešťany, Letisko Poprad - Tatry, Letisko Žilina |
| terminálna zóna č. 2 | Letisko Sliač |
| 5 | terminálna zóna č. 1 | Letisko M. R. Štefánika Bratislava |
| terminálna zóna č. 2 | Letisko Košice |
| terminálna zóna č. 3 | Letisko Piešťany |
| terminálna zóna č. 4 | Letisko Poprad - Tatry |
| terminálna zóna č. 5 | Letisko Žilina |
| terminálna zóna č. 6 | Letisko Sliač |

Pri posudzovaní jednotlivých variantov predkladateľ spolupracoval s poskytovateľmi terminálnych leteckých navigačných služieb, Dopravným úradom, ako národným dozorným orgánom v oblasti leteckých navigačných služieb, Slovenským hydrometeorologickým ústavom, ako poskytovateľom leteckej meteorologickej služby a Európskou organizáciou pre bezpečnosť letovej prevádzky (Eurocontrol). Poskytovatelia terminálnych leteckých navigačných služieb poskytli predkladateľovi príslušné štatistické údaje, návrh stanovených nákladov na rok 2020 a ďalšie relevantné informácie.Pre každú kombináciu variantov určenia terminálnej jednotkovej sadzby a príslušnej terminálnej zóny spoplatňovania boli posudzované rôzny typy lietadiel (lietadlo č. 1 s MTOW = 72 t, lietadlo č. 2 s MTOW = 22,5 t, lietadlo č. 3 s MTOW = 6,8 t a lietadlo č. 4 s MTOW = 1,9 t).Pri posudzovaní celého systému terminálnych odplát boli predkladateľom zohľadňované aj osobitné predpisy v oblasti štátnej pomoci, najmä Oznámenia Komisie - Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti 2014/C 99/03(Ú. v. EÚ C 99, 4. 4. 2014) (ďalej len „Usmernenie o štátnej pomoci“) vo vzťahu k výpočtu výšky terminálnej odplaty za let oslobodený od odplát. Podľa bodu 35 Usmernenia o štátnej pomoci *súdny dvor rozhodol, že činnosti, ktoré sú obvykle zodpovednosťou štátu pri vykonávaní jeho úradných právomocí ako verejného orgánu, nie sú hospodárskej povahy a vo všeobecnosti nepatria do rozsahu pravidiel štátnej pomoci. Na letisku sú činnosti ako kontrola letovej prevádzky, práca policajných, colných a protipožiarnych orgánov a činnosti potrebné na zabezpečenie civilného letectva pred protiprávnymi činmi a investície do infraštruktúry a vybavenia potrebných na vykonávanie týchto činností sú vo všeobecnosti považované za činnosti nehospodárskej povahy*. Avšak podľa bodu 36 Usmernenia o štátnej pomoci *verejné financovanie takýchto nehospodárskych činností nepredstavuje štátnu pomoc, ale malo by byť obmedzené výlučne na nahradenie vzniknutých nákladov a nesmie sa používať na financovanie iných činností. Akákoľvek možná nadmerná náhrada nákladov vzniknutých v súvislosti s nehospodárskymi činnosťami zo strany orgánov verejnej moci môže predstavovať štátnu pomoc.*Zároveň 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.S cieľom zachovať súčasnú úroveň poskytovaných terminálnych leteckých navigačných služieb na predmetných letiskách, s ohľadom na ekonomickú udržateľnosť poskytovania terminálnych leteckých navigačných služieb a rešpektujúc nové pravidlá Európskej únie v oblasti spoplatňovania leteckých navigačných služieb v jednotnom európskom vzdušnom priestore, **návrh nariadenia vlády Slovenskej republiky predstavuje aplikáciu variantu č. 2 a č. 3 určenia terminálnej jednotkovej sadzby a výpočtu terminálnej odplaty a variantu č. 3 terminálnej zóny spoplatňovania.** |
| **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:* |
| **7. Transpozícia práva EÚ**  |
| *Uveďte, v ktorých ustanoveniach ide národná právna úprava nad rámec minimálnych požiadaviek EÚ spolu s odôvodnením.*Bezpredmetné. |
| **8. Preskúmanie účelnosti\*\*** |
| *Uveďte termín, kedy by malo dôjsť k preskúmaniu účinnosti a účelnosti navrhovaného predpisu.**Uveďte kritériá, na základe ktorých bude preskúmanie vykonané.*Bezpredmetné. |

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

\*\* nepovinné

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

|  |
| --- |
| **10. Poznámky** |
| *V prípade potreby uveďte doplňujúce informácie k návrhu.*Návrh nariadenia vlády bude mať pozitívny aj negatívny vplyv na podnikateľské prostredie, ktoré sú spôsobené zmenou určenia terminálnej jednotkovej sadzby a následný výpočet terminálnej odplaty na Letisku M. R. Štefánika, ako aj neuplatňovaním vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 na systém terminálnych odplát vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky.**Súčasný systém (platný do 31. 12. 2019)***Letisko M. R. Štefánika Bratislava*V súčasnom referenčnom období na roky 2015 až 2019, s ohľadom na príslušné pravidlá Európskej únie v oblasti odplát za poskytovanie leteckých navigačných služieb poskytovateľ leteckých navigačných služieb postupuje pri určovaní výšky terminálnej odplaty podľa vykonávacieho nariadenia 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“] len na Letisku M. R. Štefánika Bratislava, pretože podľa čl. 1 ods. 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií *ak žiadne letisko v členskom štáte nedosahuje prahovú hodnotu 70 000 pohybov leteckej dopravy podľa IFR za rok, toto nariadenie sa vzťahuje minimálne na letisko s najvyšším počtom pohybov leteckej dopravy podľa IFR.* Terminálna odplata je na Letisku M. R. Štefánika Bratislava za konkrétny let vypočítaná v súlade s čl. 12 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013, podľa ktorého *terminálna odplata za konkrétny let v konkrétnej terminálnej zóne spoplatňovania sa rovná súčinu jednotkovej sadzby určenej pre danú terminálnu zónu spoplatňovania a terminálnych jednotiek služieb pre tento let. Na účely spoplatňovania sa priblíženie a odlet považujú za jeden let. Počítanou jednotkou je buď prichádzajúci alebo odlietajúci let.*$$terminálna odplata =terminálna jednotková sadzba × \sum\_{}^{}terminálnych jednotiek pre daný let$$$$terminálna odplata =terminálna jednotková sadzba × \sum\_{}^{}\left(\frac{MTOW [t]}{50}\right)^{0,7}$$Podľa bodu 1.1 prílohy V vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013 *sa terminálna jednotka služieb rovná činiteľu hmotnosti* (Wf) *príslušných lietadiel*.$$terminálna jednotka=W\_{f}$$Podľa bodu 1.1 prílohy V vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013 *je činiteľ hmotnosti* (Wf) *vyjadrený ako číslo s presnosťou na dve desatinné miesta kvocient získaný vydelením počtu metrických ton najvyššej maximálnej povolenej vzletovej hmotnosti lietadla* (MTOW) *uvedenej v bode 1.5 prílohy IV umocneného na 0,7 číslom päťdesiat.*$$W\_{f}=\left(\frac{MTOW [t]}{50}\right)^{0,7}$$S účinnosťou od dňa 1. januára 2019 je výška terminálnej jednotkovej sadzby vo vzťahu k terminálnym leteckým navigačným službám poskytnutým na Letisku M. R. Štefánika Bratislava, vrátane nákladov Slovenského hydrometeorologického ústavu a Dopravného úradu, po zohľadnení všetkých vyrovnaní stanovených príslušnými právnymi predpismi, 241,58 €. Plánovaná výška terminálnej jednotkovej sadzby v pláne výkonnosti na roky 2015 – 2019 je na rok 2019 určená na 276,31 €.*Letisko Košice, Letisko Piešťany, Letisko Poprad - Tatry a Letisko Žilina*V súčasnosti sa terminálna odplata na Letisku Košice, Letisku Piešťany, Letisku Poprad - Tatry a Letisku Žilina za konkrétny let rovná súčinu terminálnej jednotkovej sadzby určenej pre danú terminálnu zónu spoplatňovania a terminálnych jednotiek služieb pre tento let. Počet terminálnych jednotiek služieb pre let sa rovná počtu metrických ton MTOW. Na účely výpočtu terminálnej odplaty sa priblíženie letu a odlet považujú za jeden let. Počítanou jednotkou je buď let pri prílete alebo pri odlete.$$terminálna odplata =terminálna jednotková sadzba [€/t] ×MTOW [t]$$Od roku 2008 je výška terminálnej jednotkovej sadzby vo vzťahu k terminálnym leteckým navigačným službám poskytnutým na Letisku Košice, Letisku Piešťany, Letisku Poprad - Tatry a na Letisku Žilina 6,472 €.*Letisko Sliač*Terminálna odplata na Letisku Sliač za konkrétny let sa rovná súčinu terminálnej jednotkovej sadzby určenej pre danú terminálnu zónu spoplatňovania a terminálnych jednotiek služieb pre tento let. Počet terminálnych jednotiek služieb pre let sa rovná počtu metrických ton MTOW. Na účely výpočtu terminálnej odplaty sa priblíženie letu a odlet považujú za jeden let. Počítanou jednotkou je buď let pri prílete alebo pri odlete.$$terminálna odplata =terminálna jednotková sadzba [€/t] ×MTOW [t]$$Výška terminálnej jednotkovej sadzby vo vzťahu k terminálny leteckým navigačným službám poskytnutým na Letisku Sliač je 6,472 €. **Nový systém (platný od 01. 01. 2020)**V prípade určenia terminálnej jednotkovej sadzby a následne výpočtu terminálnej odplaty od 1. januára 2020 podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 by tieto výpočty, vrátane nákladov, museli byť zahrnuté do plánu výkonnosti, ktorý je posudzovaný Európskou komisiou a taktiež by musel byť aplikovaný systém stimulov, najmä finančných stimulov, ktoré by mohli mať vplyv na hospodárenie poskytovateľa terminálnych leteckých navigačných služieb, ako aj vplyv na používateľov vzdušného priestoru.Aplikácia návrhu nariadenia vlády Slovenskej republiky na určenie výšky terminálnej jednotkovej sadzby umožní zjednodušiť činnosť poskytovateľa terminálnych leteckých navigačných služieb, keďže nebude povinný splniť požiadavky podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. Zároveň sa zabezpečí zachovanie leteckej prevádzky na letiskách prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami, keďže vysoká terminálna jednotková sadzba môže odradiť používateľov vzdušného priestoru od použitia príslušného letiska prevádzkovaného letiskovou spoločnosťou, na ktorom sú poskytované terminálne letecké navigačné služby.Podľa návrhu nariadenia vlády Slovenskej republiky sa terminálna odplata za konkrétny let rovná súčinu terminálnej jednotkovej sadzby určenej pre danú terminálnu zónu spoplatňovania a terminálnych jednotiek služieb pre tento let, pričom počet terminálnych jednotiek služieb za konkrétny let sa rovnáa) počtu metrických ton MTOWb) činiteľu hmotnosti lietadla, ktorý sa vypočítaný ako podiel počtu MTOW a čísla 50, umocnený na 0,5 a zaokrúhlený na dve desatinné miesta.Na účely výpočtu terminálnej odplaty sa priblíženie letu a odlet považujú za jeden let. Počítanou jednotkou je buď let pri prílete alebo pri odlete.$$terminálna odplata =terminálna jednotková sadzba × \sum\_{}^{}terminálnych jednotiek pre daný let$$t. j.$$terminálna odplata =terminálna jednotková sadzba [€/t] ×MTOW [t]$$alebo$$terminálna odplata =terminálna jednotková sadzba [€/terminálnu jednotku služieb] × \left(\frac{MTOW [t]}{50}\right)^{0,5}$$**Porovnanie systému - zhrnutie**Z pohľadu porovnania určenia terminálnej jednotkovej sadzby a následného výpočtu terminálnej odplaty podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 a určenia terminálnej jednotkovej sadzby a následného výpočtu terminálnej odplaty podľa návrhu nariadenia vlády Slovenskej republiky - variant č. 2 určenia terminálnej jednotkovej sadzby a výpočtu terminálnej odplaty, možno vo všeobecnosti predpokladať, že z matematického pohľadu výpočet terminálnej odplaty za konkrétny let v konkrétnej terminálnej zóne spoplatňovania ako súčin terminálnej jednotkovej sadzby určenej pre danú terminálnu zónu spoplatňovania a počtu metrických ton MTOW najlepšie zohľadňuje schopnosť prevádzkovateľa lietadla alebo leteckého prevádzkovateľa alebo leteckého dopravcu prevádzkujúceho lietadlo s MTOW nižšou ako 50 t uhrádzať terminálne odplaty, keďže vo všeobecnosti možno predpokladať, že lietadlá s vyššou maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou sú prevádzkované osobami, ktoré majú lepšie finančné možnosti. Do kategórie lietadiel s MTOW do 50 t možno zahrnúť väčšinu všeobecného letectva, ktorá je na zmenu výšky terminálnej jednotkovej sadzby a následne vypočítanej terminálnej odplaty najcitlivejšia.S ohľadom na druh obchodnej leteckej dopravy vykonávanej je pre letiská, z ktorého sa vykonáva pravidelná obchodná letecká doprava letúnmi s MTOW viac ako 50 t je stanovený samostatný vzorec výpočtu - variant č. 3 určenia terminálnej jednotkovej sadzby a výpočtu terminálnej odplaty.V porovnaní so systémom výpočtu podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 systém podľa návrhu nariadenia vlády Slovenskej republiky nezahŕňa vypracovanie plánu výkonnosti posudzovaného Európskou komisiou, do ktorého by museli byť zapracované záväzné národné ciele výkonnosti alebo záväzné ciele výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru stanovené na základe kľúčových ukazovateľov výkonnosti vrátane východiskovej hodnoty pre stanovené náklady a východiskovej hodnoty pre stanovené jednotkové náklady za každú terminálnu zónu spoplatňovania, na účely stanovenia cieľov v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť. Taktiež systém podľa návrhu nariadenia vlády Slovenskej republiky nezahŕňa stimuly finančnej povahy na dosiahnutie cieľov výkonnosti v kľúčových oblastiach výkonnosti zameraných na nákladovú efektívnosť a kapacitu efektívnym a primeraným spôsobom. Navrhovaným systémom určenia terminálnej jednotkovej sadzby a následného výpočtu terminálnej odplaty sa zároveň predpokladajú pozitívne vplyvy na výsledky hospodárenia poskytovateľov terminálnych leteckých navigačných služieb aj s ohľadom na zabezpečenie zachovania leteckej prevádzky na letiskách prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami.Navrhovaným systémom určenia terminálnej jednotkovej sadzby a následného výpočtu terminálnej odplaty sa nepredpokladajú sociálne vplyvy, t .j. predložený návrhu nariadenia vlády Slovenskej republiky nepredpokladá výdavky dotknutých spotrebiteľov. Terminálne letecké navigačné služby sú poskytnuté len používateľom vzdušného priestoru, ktorí ich poskytnutie požadujú. V prípade obchodnej leteckej dopravy, aj s ohľadom na liberalizáciu, vo vzťahu k cestujúcim a cene letenky možno konštatovať, že náklady na letecké navigačné služby (traťové a aj terminálne) predstavujú minimálnu časť nákladov vstupujúcich do výpočtu ceny letenky a cena letenky závisí od obchodnej politiky daného leteckého dopravcu. Štruktúra oprávnených nákladov, systém zdieľania rizika či samotný vzorec na určenie terminálnej jednotkovej sadzby a vzorec na výpočet terminálnej odplaty predstavujú len spôsob výpočtu, podľa ktorého postupuje poskytovateľ terminálnych leteckých navigačných služieb. Samotná výška terminálnej jednotkovej sadzby a následne vypočítanej terminálnej odplaty však závisia od výsledných nákladov stanovených poskytovateľom terminálnych leteckých navigačných služieb a od odhadu prevádzkových výkonov. |
| **11. Kontakt na spracovateľa** |
| *Uveďte údaje na kontaktnú osobu, ktorú je možné kontaktovať v súvislosti s posúdením vybraných vplyvov:*Michal Hýsek, odbor civilného letectva, sekcia civilného letectva, Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, 02/59494617, michal.hysek@mindop.sk |
| **12. Zdroje** |
| *Uveďte zdroje (štatistiky, prieskumy, spoluprácu s odborníkmi a iné), z ktorých ste pri vypracovávaní doložky, príp. analýz vplyvov vychádzali.*Predkladateľ vychádzal z pokladov poskytnutých poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, podkladov od Európskej organizácie pre bezpečnosť letovej prevádzky (Eurocontrol) a odporúčaní Medzinárodnej organizácie civilného letectva (napr. dokument Doc 9082 ICAO pravidlá v oblasti letiskových odplát a odplát za poskytovanie leteckých navigačných služieb, dokument Doc 9161 Manuál ekonomickej oblasti leteckých navigačných služieb). |
| **13.  Stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov z PPK** |
| *Uveďte stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov, ktoré Vám bolo zaslané v rámci predbežného pripomienkového konania*stanovisko komisie **(predbežné pripomienkové konanie)****k materiálu****Návrh nariadenia vlády Slovenskej republiky, ktorým sa ustanovuje postup určovania a výpočtu výšky odplaty za poskytovanie leteckých navigačných služieb a zóny spoplatňovania****I. Úvod:** Ministerstvo dopravy a výstavby SR dňa 11. októbra 2019 predložilo Stálej pracovnej komisii na posudzovanie vybraných vplyvov (ďalej len „Komisia“) na predbežné pripomienkové konanie materiál: *„Návrh nariadenia vlády Slovenskej republiky, ktorým sa ustanovuje postup určovania a výpočtu výšky odplaty za poskytovanie leteckých navigačných služieb a zóny spoplatňovania“,* spolu so žiadosťou o skrátenie PPK. Komisia tejto žiadosti vyhovela. Materiál predpokladá pozitívno-negatívne vplyvy na podnikateľské prostredie, vrátane pozitívno-negatívnych vplyvov na malé a stredné podniky.**II. Pripomienky a návrhy zmien:** Komisia uplatňuje k materiálu nasledovné pripomienky a odporúčania:**K doložke vybraných vplyvov,** V časti 10 Poznámky predkladateľ neidentifikoval žiadny sociálny vplyv; to znamená, že predložený návrh nebude mať ani žiadny vplyv na výdavky dotknutých spotrebiteľov. Uvedenú skutočnosť odporúča Komisia deklarovať aj v bode 10 Poznámky doložky vybraných vplyvov.**K doložke vybraných vplyvov na podnikateľské prostredie**V analýze vplyvov na podnikateľské prostredie, však v časti náklady regulácie nie sú tieto vplyvy opísané ani vyčíslené a uvádza sa, že predložený návrh nariadenia vlády SR nezakladá priame, nepriame ani administratívne náklady. Návrhom nariadenia sa však mení spôsob určenia terminálnych jednotiek služieb a výpočet terminálnej odplaty.Komisia preto odporúča preto využiť informácie už uvedené v časti 10 Poznámky Doložky vybraných vplyvov a dopracovať Analýzu vybraných vplyvov na podnikateľské prostredie, vyčísliť náklady na základe odborného odhadu a doplniť vplyvy popisným spôsobom. V analýze je potrebné uviesť základné skutočnosti, ktoré zakladajú pozitívny a negatívny vplyv na prostredie: * aplikácia návrhu nariadenia vlády SR umožní zjednodušiť činnosť poskytovateľa terminálnych leteckých navigačných služieb, keďže nebude povinný splniť požiadavky podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, t. j. nezahŕňa vypracovanie plánu výkonnosti posudzovaného Európskou komisiou, do ktorého by museli byť zapracované záväzné národné ciele výkonnosti alebo záväzné ciele výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru stanovené na základe kľúčových ukazovateľov výkonnosti, (nezahŕňa stimuly finančnej povahy);
* zjednotí sa systém určenia terminálnej jednotkovej sadzby a následne aj výpočet terminálnej odplaty;
* predpokladajú sa pozitívne vplyvy na výsledky hospodárenia poskytovateľov terminálnych leteckých navigačných služieb aj s ohľadom na zabezpečenie zachovania leteckej prevádzky na letiskách prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami;
* vzorec výpočtu terminálnej odplaty podľa návrhu nariadenia vlády SR možno považovať za výhodnejší pre používateľa vzdušného priestoru prevádzkujúceho lietadlo s nižšou MTOW, t. j. približne do 50 ton. Pričom do tejto kategórie možno zahrnúť väčšinu všeobecného letectva, ktorá je na zmenu výšky terminálnej jednotkovej sadzby a následne vypočítanej terminálnej odplaty najcitlivejšia.

Tým, že je známe určenie terminálnej jednotkovej sadzby podľa variantu č. 2 a terminálnej zóny spoplatňovania podľa variantu č. 4, je známa štruktúra oprávnených nákladov, či samotný vzorec na určenie terminálnej jednotkovej sadzby a vzorec na výpočet terminálnej odplaty, podľa ktorého postupuje poskytovateľ terminálnych leteckých navigačných služieb, bolo by vhodné porovnať celkové náklady na prostredie pri súčasnom systéme platnom do 31. 12. 2019 a navrhovaným stavom po 1.1.2020 po prijatí „národnej metodiky“ pre stanovenia terminálnej jednotkovej sadzby a výpočtu terminálnej odplaty.**III. Záver:** Stála pracovná komisia na posudzovanie vybraných vplyvov vyjadruje **súhlasné stanovisko s návrhom na dopracovanie**s materiálom predloženým na predbežné pripomienkové konanie s odporúčaním na jeho dopracovanie podľa pripomienok v bode II.**IV. Poznámka:** Predkladateľ zapracuje pripomienky a odporúčania na úpravu uvedené v bode II a uvedie stanovisko Komisie do doložky vybraných vplyvov spolu s vyhodnotením pripomienok. |