**Doložka vybraných vplyvov**

|  |
| --- |
| 1. **Základné údaje**
 |
| **Názov materiálu** |
| Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** |
| Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky |
| **Charakter predkladaného materiálu** |[ ]  Materiál nelegislatívnej povahy |
|  |[x]  Materiál legislatívnej povahy |
|  |[x]  Transpozícia/ implementácia práva EÚ |
| *V prípade transpozície/implementácie uveďte zoznam transponovaných/implementovaných predpisov:*1. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004ꓼ Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 8) v platnom znení
2. 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) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004ꓼ Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 8) v platnom znení
3. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel (Ú. v. EÚ L 138, 30.4.2004; Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 8) v platnom znení
4. 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)
5. 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
6. 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
7. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní 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
8. 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
9. 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
10. 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
11. 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
12. 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
13. 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
14. 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) (U. v. EÚ L 362, 17.12.2014) v platnom znení
15. 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, 06.03.2015) v platnom znení
16. 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
17. 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
18. 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)
19. 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
20. 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
21. 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, 22.08.2018) v platnom znení
22. 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
23. 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
24. vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/947 z 24. mája 2019 o pravidlách a postupoch prevádzky bezpilotných lietadiel (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2019) v platom znení
25. 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
26. smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/946 z 10. mája 2023, ktorou sa mení smernica 2003/25/ES, pokiaľ ide o začlenenie požiadaviek na zlepšenú stabilitu a zosúladenie uvedenej smernice s požiadavkami na stabilitu vymedzenými Medzinárodnou námornou organizáciou (Ú. v. EÚ L 128, 15.5.2023)
27. delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1768 zo 14. júla 2023, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá osvedčovania a vyhlásenia týkajúcich sa systémov a manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb a komponentov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb (Ú. v. EÚ L 228, 15.9.2023)
 |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | *november/december 2023* |
| **Predpokladaný termín predloženia na pripomienkové konanie** | *december 2023* |
| **Predpokladaný termín začiatku a ukončenia ZP\*\***  |  |
| **Predpokladaný termín predloženia na rokovanie vlády SR\*** | *marec 2024* |
|  |
| 1. **Definovanie problému**
 |
| *Uveďte základné problémy, ktoré sú dôvodom vypracovania predkladaného materiálu (dôvody majú presne poukázať na problém, ktorý existuje a je nutné ho predloženým materiálom riešiť).*V súčasnosti je na národnej úrovni oblasť bezpilotných lietadiel a bezpilotných leteckých systémov čiastočne upravená § 7 ods. 2 zákona 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.“). Na základe § 7 ods. 2 zákona č. 143/1998 Z. z. vydal Dopravný úrad rozhodnutie, ktorým sa určujú podmienky vykonania letu lietadlom spôsobilým lietať bez pilota a vyhlasuje zákaz vykonania letu určených kategórií lietadiel vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky. V roku 2019 bolo na úrovni Európskej únie prijaté vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/947 z 24. mája 2019 o pravidlách a postupoch prevádzky bezpilotných lietadiel v platnom znení a následne v roku 2021 boli prijaté právne záväzné akty Európskej únie vo vzťahu k oblasti vzdušného priestoru U-space, napríklad vykonávacieho 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. Uvedené právne záväzné akty Európskej únie 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. Z tohto dôvodu je potrebné jednoznačne stanoviť kompetencie príslušných orgánov štátnej správy. Uvedené právne záväzné akty Európskej únie taktiež neupravujú oblasť sankcií a ani ochrany osobných údajov.Vo všeobecnosti možno uviesť, že bezpilotné lietadlá, bezpilotné letecké systémy a činnosti vykonávané týmito lietadlami alebo systémami predstavujú na celospoločenský problém, ktorý je potrebné riešim príslušnou právnou úpravou. |
| 1. **Ciele a výsledný stav**
 |
| *Uveďte 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 oblasť bezpilotných lietadiel, bezpilotných leteckých systémov a vzdušného priestoru U-space bude mať komplexnú národnú právnu úpravu pri zohľadnení už upravených oblastí príslušnými právne záväznými aktmi Európskej únie a tých oblastí, ktoré právne záväzné akty Európskej únie neupravujú, čím budú vykonané nielen príslušné právne záväzné akty Európskej únie, ale budú odstránené aj niektoré súčasné prekážky v oblasti civilného letectva.Zároveň sa zavedú sankcie za porušovanie pravidiel s cieľom zabezpečiť ochranu nielen záujmov štátu, ale aj bezpečnosť iných lietadiel, osôb a majetku na zemi. |
| 1. **Dotknuté subjekty**
 |
| *Uveďte subjekty, ktorých sa zmeny predkladaného materiálu dotknú priamo aj nepriamo:* * osoby činné v civilnom letectve (napríklad pilot na diaľku, prevádzkovateľ bezpilotného leteckého systému, poskytovateľ leteckých navigačných služieb, prevádzkovateľ letiska, a pod.)
* orgány štátnej správy a miestnej samosprávy
 |
| 1. **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 nedostatočnej právnej úpravy, ktorá v niektorých prípadoch neupravuje alebo upravuje len čiastočne príslušné oblasti vo vzťahu k bezpilotným lietadlám, bezpilotných leteckých systémov a vzdušnému priestoru U-space.Navrhovaná právna úprava zohľadňuje 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.Dopĺňajú sa nové správne poplatky vo vzťahu k oblasti bezpilotných lietadiel, bezpilotných leteckých systémov a vzdušného priestoru U-space, pričom sa zohľadňujú princípy zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších 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. |
| 1. **Vykonávacie predpisy**
 |
| *Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?* | [ ]  **Áno** | [x]  **Nie** |
| *Ak áno, uveďte ktoré oblasti budú nimi upravené, resp. ktorých vykonávacích predpisov sa zmena dotkne:* |
| 1. **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.*  |
| [x]  **Áno** [ ]  **Nie***Ak áno, uveďte, ktorých vplyvov podľa bodu 9 sa goldplating týka:*  |
| Vyznačený goldplating sa týka vplyvu na podnikateľské prostredie. |

 |
|  |
| 1. **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 troch 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, t. j. či uvedená právna úprava dostatočne zohľadňuje problémy, ktoré sú spôsobované činnosťou bezpilotného lietadla. Zároveň bude zohľadňovaná aj prípadná nová právna úprava tejto oblasti prijatá na úrovni Európskej únie. |
| \* 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. |
| 1. **Vybrané vplyvy materiálu**
 |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** |[x]  **Pozitívne** |[ ]  **Žiadne** |[x]  **Negatívne** |
|  z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy,  v prípade identifikovaného negatívneho  vplyvu |[ ]  Áno |[ ]  Nie |[x]  Čiastočne |
| **v tom vplyvy na rozpočty obcí a vyšších územných celkov** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |
| z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy,v prípade identifikovaného negatívneho vplyvu |[ ]  Áno |[ ]  Nie |[ ]  Čiastočne |
| Vplyv na dlhodobú udržateľnosť verejných financií v prípade vybraných opatrení \*\*\* |[ ]  Áno |  |  |[ ]  Nie |
| **Vplyvy na limit verejných výdavkov** |[ ]  **Pozitívne** |[ ]  **Žiadne** |[x]  **Negatívne** |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** |[x]  **Pozitívne** |[ ]  **Žiadne** |[x]  **Negatívne** |
|  z toho vplyvy na MSP |[x]  Pozitívne |[ ]  Žiadne |[x]  Negatívne |
|  Mechanizmus znižovania byrokracie  a nákladov sa uplatňuje: |[ ]  Áno |  |  |[x]  Nie |
| **Sociálne vplyvy** |[x]  **Pozitívne** |[ ]  **Žiadne** |[x]  **Negatívne** |
| **Vplyvy na životné prostredie** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **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 |  |  |[x]  Nie |
| **Vplyvy na informatizáciu spoločnosti** |[x]  **Pozitívne** |[ ]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na služby verejnej správy pre občana, z toho** |  |  |  |  |  |  |
|  **vplyvy služieb verejnej správy na občana** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |
|  **vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |

|  |
| --- |
| 1. **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 prepisov, uveďte internetový odkaz na tento proces.*V súčasnosti je na národnej úrovni oblasť bezpilotných lietadiel a bezpilotných leteckých systémov čiastočne upravená § 7 ods. 2 zákona 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.“). Na základe § 7 ods. 2 zákona č. 143/1998 Z. z. vydal Dopravný úrad rozhodnutie, ktorým sa určujú podmienky vykonania letu lietadlom spôsobilým lietať bez pilota a vyhlasuje zákaz vykonania letu určených kategórií lietadiel vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky. V roku 2019 bolo na úrovni Európskej únie prijaté vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/947 z 24. mája 2019 o pravidlách a postupoch prevádzky bezpilotných lietadiel v platnom znení a následne v roku 2021 boli prijaté právne záväzné akty Európskej únie vo vzťahu k oblasti vzdušného priestoru U-space, napríklad vykonávacieho 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.Príslušným orgánom podľa čl. 17 a 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 je Dopravný úrad, ktorého pôsobnosť Dopravného úradu vo vzťahu bezpilotným lietadlám ustanovuje zákon č. 143/1998 Z. z., konkrétne § 7 ods. 2, § 48 ods. 1 písm. a) piaty bod zohľadňujúc čl. 3 ods. 34 nariadenia 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.Novou právnou úpravou sa zabezpečí, že oblasť bezpilotných lietadiel, bezpilotných leteckých systémov a vzdušného priestoru U-space bude mať komplexnú národnú právnu úpravu pri zohľadnení už upravených oblastí príslušnými právne záväznými aktmi Európskej únie a tých oblastí, ktoré právne záväzné akty Európskej únie neupravujú, čím budú vykonané nielen príslušné právne záväzné akty Európskej únie, ale budú odstránené niektoré aj súčasné prekážky v oblasti civilného letectva.Vzhľadom na skutočnosť, že návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony predstavuje úplne novú národnú právnu úpravu predmetnej oblasti vzhľadom na potrebu vykonať príslušné právne záväzné akty Európskej únie v oblasti bezpilotných lietadiel, bezpilotných leteckých systémov a vzdušného priestoru U-space, nebolo možné uplatniť mechanizmus znižovania byrokracie a nákladov.Taktiež navrhovaná právna úprava umožní vykonávať činnosti v súlade s právom Európskej únie aj v iných členských štátov Európskej únie, keďže v súčasnosti platná a účinná vnútroštátna právna úprava to nie vždy umožňuje. 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).Predmetný návrh zákona predpokladá pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy, ktorý predstavuje príjem štátneho rozpočtu vzhľadom na vyberanie správnych poplatkov za príslušné úkony vykonané Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky alebo Dopravným úradom. Súčasne návrh zákona predpokladá negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, ktorý je rozpočtovo krytý v rokoch 2024 a 2025. V roku 2026 je rozpočtovo krytá časť prevádzky novovybudovaného informačného systému. Náklady na rozvoj systému bude Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky prioritne riešiť z Operačného programu Slovensko. Rozpočtovo nekrytý vplyv v roku 2027 predstavuje celkový vplyv vzhľadom na skutočnosť, že návrh rozpočtu verejnej správy sa schvaľuje na tri rozpočtové roky, t. j. 2024 – 2026.Vo vzťahu k správnym poplatkom možno uviesť, že ide o nové správne poplatky, ktorých zavedenie súvisí s novou právnou úpravou v oblasti bezpilotných lietadiel, bezpilotných leteckých systémov a vzdušného priestoru U-space. Vplyv 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, ako podnikateľ, zohľadní do konečnej ceny pre spotrebiteľa.Návrhom zákona nie je možné jednoznačne kvantifikovať charakter a rozsah celkových príjmov a prínosov, keďže nie je možné konkrétne určiť počet vybraných správnych poplatkov a pokút. Správne poplatky za jednotlivé úkony Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a Dopravného úradu sú nepravidelné. |
| 1. **Kontakt na spracovateľa**
 |
| *Uveďte 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 |
| 1. **Zdroje**
 |
| *Uveďte 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.* Pri výpočte výdavkov v rámci vplyvov na rozpočet verejnej správy slúžili ako zdroje interné dokumenty Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a Dopravného úradu, ako aj poznatky z aplikačnej praxe.Pri výpočte výdavkov Ministerstva dopravy Slovenskej republiky v rámci vplyvov na rozpočet verejnej správy - informatizácia (prevádzka systému) boli ako základ zohľadnené výstupy z analýzy CBA, ktorá bola vypracovaná k projektu rozvoja IT: Vybudovanie Informačného systému na poskytovanie leteckej informačnej služby, služieb CIS a služieb U-space (<https://metais.vicepremier.gov.sk/detail/Projekt/66ca0dfd-fe18-46cd-940a-6448b3960c0c/cimaster?tab=basicForm>).  |
| 1. **Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov z PPK č. 276/2023**

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| [ ]  **Súhlasné**  | [ ]  **Súhlasné s návrhom na dopracovanie** | [x]  **Nesúhlasné** |

**Uveďte pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:****K doložke vybraných vplyvov**Komisia žiada predkladateľa, aby v Doložke vybraných vplyvov v časti 1. Základné údaje, vyznačil, že ide o transpozíciu/implementáciu práva EÚ.Odôvodnenie: Materiálom sa implementujú nariadenia práva EÚ a je potrebné túto informáciu uviesť v doložke vyznačením „x“V Doložke vybraných vplyvov v bode 2. Komisia žiada upraviť definovanie problému. Uvádzaný text podľa názoru Komisie nie je definovaním problému, ale popisom, čo sa prijatím návrhu zákona zabezpečí.V Doložke vybraných vplyvov v bode 3. Komisia žiada upraviť ciele a výsledný stav. Uvádzaný text podľa názoru Komisie neuvádza čo sa prijatím materiálu dosiahne. „Prijatie právnej úpravy“ a „precizovanie platnej legislatívy“ nie je popis cieľov, ale nástrojov na dosiahnutie určitých cieľov, ktoré tu ale nie sú popísané.V Doložke vybraných vplyvov v bode 8. Komisia žiada upraviť nie kedy „môže byť vykonané“ preskúmanie účelnosti, ale kedy a ako ho predkladateľ reálne vykoná.*Vyjadrenie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky:**Pripomienka akceptovaná. Doložka vybraných vplyvov bola upravená.***K vplyvom na podnikateľské prostredie** Komisia žiada predkladateľa o doplnenie kvalitatívnych vplyvov na podnikateľské prostredie do časti 3.4 Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie. Odôvodnenie: Bod 13 Novozriadený informačný systém poskytuje zjednodušenie a urýchlenie komunikácie medzi dotknutými subjektami, bod 21 a 22 znižujú sa náklady prevádzkovateľovi verejného letiska a to efektívnym výkonom bezpečnostnej ochrany používaním bezpilotných lietadiel so záznamovým zariadením, Čl. III § 13b ustanovuje zákaz činnosti bezpilotného lietadla vo vymedzenom vzdušnom priestore nad stavbami.*Vyjadrenie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky:**Pripomienka akceptovaná. Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie bola upravená.***K vplyvom na rozpočet verejnej správy**Návrhom zákona sa má zabezpečiť, že oblasť bezpilotných lietadiel, bezpilotných leteckých systémov a vzdušného priestoru U-space bude mať komplexnú národnú právnu úpravu pri zohľadnení už upravených oblastí príslušnými právne záväznými aktmi Európskej únie a zároveň bude zákon predstavovať aj čiastočnú implementáciu Stratégie ochrany pred neoprávneným používaním bezpilotných lietadiel v oblasti kritickej infraštruktúry, ochrany súkromia, neoprávneného monitorovania objektov štátneho záujmu, ochrany objektov osobitnej dôležitosti a ďalších dôležitých objektov, nedovoleného prekročenia štátnej hranice alebo narušenia obmedzených a zakázaných vzdušných priestorov na území Slovenskej republiky, ktorú schválila vláda SR uznesením č. 48 z 19. januára 2022.Predkladateľ v doložke vybraných vplyvov označil pozitívne a negatívne vplyvy na rozpočet verejnej správy, pričom negatívne vplyvy sú uvedené ako rozpočtovo nezabezpečené. V analýze vplyvov na rozpočet pozitívne vplyvy z titulu príjmov zo správnych poplatkov a pokút nie sú kvantifikované, pričom predkladateľ uvádza odôvodnenie, že výšku správnych poplatkov nie je možné konkrétne určiť, pretože ide o nové správne poplatky a nie je možné určiť ich rozsah a takisto nie je možné určiť príjmy z pokút, predkladateľ predpokladá, že osoby činné v leteckej doprave si budú plniť svoje povinnosti a pokuta bude uplatnená len v krajnom prípade. Uvedené odôvodnenie k pozitívnym vplyvom na rozpočet berie Komisia na vedomie. V analýze vplyvov na rozpočet je uvedené financovanie časti výdavkov ako zabezpečené v rozpočte a časť výdavkov je rozpočtovo nekrytá. S uvedeným nekorešponduje označenie rozpočtovej zabezpečenosti v bode 9. doložky.*Vyjadrenie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky:**Pripomienka akceptovaná.* *Čiastočne rozpočtovo zabezpečené vplyvy boli vyznačené.*V analýze vplyvov na rozpočet predkladateľ uvádza negatívny vplyv v roku 2024 vo výške 280 tis. eur, v roku 2025 vo výške 10,5 mil. eur, v roku 2026 vo výške 1,79 mil. eur a v roku 2027 vo výške 1,93 mil. eur. Zároveň uvádza, že financovanie zabezpečené v rozpočte je len v roku 2025 v kapitole MIRRI SR vo výške 10,4 mil. eur (zdroje EÚ – Program Slovensko a spolufinancovanie), pričom zvyšné výdavky sú uvedené ako rozpočtovo nekryté. V analýze v bode 2.1.1. Financovanie návrhu predkladateľ uvádza, že „... návrh zákona predpokladá negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, ktorý je, s prihliadnutím na stanovené limity rozpočtu Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a Dopravného úradu a očakávané výnosy aktuálne rozpočtovo krytý, a to na informatizáciu (prevádzka systému informácií pre používateľov vzdušného priestoru). V prípade, ak očakávané výnosy nepokryjú v plnom rozsahu predpokladané zvýšené finančné nároky, tak tieto zvýšené nároky budú predmetom rokovaní medzi Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky a Ministerstvom financií Slovenskej republiky v rámci prípravy návrhu rozpočtu verejnej správy na príslušné rozpočtové roky.“. S materiálom, ktorý zakladá nekrytý vplyv na rozpočet verejnej správy, Komisia zásadne nesúhlasí. Komisia žiada prepracovať doložku vybraných vplyvov a analýzu vplyvov na rozpočet tak, aby všetky výdavky súvisiace s realizáciou návrhu zákona boli zabezpečené v rámci schválených limitov dotknutých kapitol na príslušné rozpočtové obdobie bez dodatočných požiadaviek na rozpočet verejnej správy. *Vyjadrenie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky:**Pripomienka akceptovaná. Doložka vybraných vplyvov a analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu boli upravené.*V analýze vplyvov v tabuľke č. 1/A sú uvedené nekryté vplyvy na rozpočet Dopravného úradu v roku 2024 vo výške 280 tis. eur, v rokoch 2025 a 2026 vo výške 100 tis. eur každoročne a v roku 2027 vo výške 240 tis. eur, ktoré však nie sú zohľadnené v tabuľke č. 4/A Dopravný úrad. V tabuľke č. 4/A MD SR sa uvádzajú vplyvy na Tovary a služby v roku 2025 vo výške 254 tis. eur a v rokoch 2026 a 2027 vo výške 1,69 mil. eur. Kvantifikácia predmetného vplyvu za rok 2025 však nie je uvedená v tabuľke č. 1/A za kapitolu MD SR. V nadväznosti na uvedené Komisia žiada zosúladiť jednotlivé tabuľky v analýze vplyvov na rozpočet. *Vyjadrenie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky:**Pripomienka akceptovaná. Tabuľky boli upravené.*V doložke vybraných vplyvov v bode 9. predkladateľ uviedol žiadne vplyvy na limit verejných výdavkov, čomu zodpovedá aj tabuľka č. 1/B v analýze vplyvov na rozpočet. Z tabuľky č. 1/A v analýze vplyvov na rozpočet však vyplýva rozpočtovo nekrytý vplyv v rokoch 2024 až 2027, čo znamená aj vplyv na limit verejných výdavkov. Na základe uvedeného je potrebné doplniť tabuľku č. 1/B Vplyvy na limit verejných výdavkov verejnej správy, v časti vplyv na limit verejných výdavkov ŠR podľa jednotlivých subjektov, ako aj podrobné tabuľky č. 4/B.*Vyjadrenie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky:**Pripomienka akceptovaná. Tabuľky boli upravené.*Komisia žiada doplniť do analýzy vplyvov na rozpočet, že rozpočet na vybudovanie integrovaného informačného systému na poskytovanie leteckej informačnej služby, služieb CIS a služieb U-Space vo výške 10 434 336 eur predstavuje hornú hranicu výdavkov, ktorá bude ďalej spresňovaná a že na základe výsledkov trhových konzultácií bude aktualizovaná štúdia uskutočniteľnosti projektu, ktorá bude predložená MF SR, kde bude výška investície overená.*Vyjadrenie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky:**Pripomienka akceptovaná. Informácia o aktualizácii štúdie realizovateľnosti a jej predložení Ministerstvu financií Slovenskej republiky bola doplnená.*Komisia odporúča doplniť do analýzy vplyvov na rozpočet informáciu, že projekt bude financovaný prostredníctvom Operačného programu Slovensko až po overení jeho ekonomickej návratnosti v aktualizovanej štúdii uskutočniteľnosti projektu.**K sociálnym vplyvom**V bode 9 doložky (Vybrané vplyvy materiálu) je potrebné prehodnotiť sociálne vplyvy návrhu, najmä negatívny vplyv navrhovaného zavedenia správnych poplatkov pre fyzické osoby – nepodnikateľov, ktorí chcú riadiť bezpilotné lietadlá, a v prípade identifikácie sociálnych vplyvov vypracovať príslušnú analýzu. V rámci analýzy je potrebné popísať a kvantifikovať vplyv, ako aj ovplyvnenú skupinu, a kvantifikáciu vplyvu vykonať aj formou vhodne zvolených modelových príkladov. Ak predkladateľ vplyv pokladá za marginálny a z tohto dôvodu ho označil ako žiadny vplyv, v bode 10 doložky (Poznámky) vysvetlí, prečo je tento vplyv zanedbateľný.Odôvodnenie: Návrh zákona predpokladá zavedenie správnych poplatkov súvisiacich s prevádzkou bezpilotných leteckých systémov alebo bezpilotných lietadiel. Poplatky za skúšku teoretických vedomostí a hodnotenie praktických zručností spolu predstavujú 90 eur (30 € + 60 €), za zápis do Registra prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov 35 € (za zmenu 10 €) a v prípade, že fyzických osôb - nepodnikateľov sa týkajú aj iné poplatky, ide o stovky eur. Vzhľadom na veľký rast záujmu o riadenie bezpilotných lietadiel, ktorými predkladateľ odôvodňuje potrebu predložiť tento návrh zákona, je na mieste otázka, či poplatky nemôžu mať negatívny vplyv na hospodárenie domácností.*Vyjadrenie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky:**Pripomienka akceptovaná. Aj napriek skutočnosti, že právne záväzný akt Európskej únie definuje, kto sa musí zaregistrovať ako prevádzkovateľ bezpilotného leteckého systému (pozn. netýka sa to tých bezpilotných leteckých systémov, ktoré sú v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/48/ES z 18. júna 2009 o bezpečnosti hračiek v platnom znení, t. j. sú hračkou)bola doložka vybraných vplyvov upravená a bola vypracovaná analýza sociálnych vplyvov.* |
| 1. **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** |

**Uveďte pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:** |