

**Pozměňovací návrhy k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů**

(sněmovní tisk č. 747)

Předkládá poslanec Mgr. Václav Snopek, CSc.

**Část A**

- V čl. I za dosavadní novelizační bod 8 vložit nové novelizační body následujícího znění:

„X. V § 49aa odst. 1 se slova „vůči ní prokazatelně v prodlení s úhradou ceny za“ nahrazují slovy „vůči ní nebo vůči Evropské organizaci pro bezpečnost letecké navigace (EUROCONTROL) prokazatelně v prodlení s úhradou ceny za touto osobou“.

X. V § 49aa odst. 4 písm. c) se slova „Organizaci pro bezpečnost leteckého provozu EUROCONTROL“ nahrazují slovy „Evropské organizaci pro bezpečnost letecké navigace (EUROCONTROL)“.

Následující dosavadní novelizační body v návaznosti na tuto změnu přečíslovat.

- V čl. I za dosavadní novelizační bod 11 vložit nový novelizační bod následujícího znění:

„X. V § 71 a 71c se na konci textu odstavce 1 doplňují slova „nebo riziko pro životní prostředí“.

Následující dosavadní novelizační body v návaznosti na tuto změnu přečíslovat.

- V čl. I za dosavadní novelizační bod 20 vložit nový novelizační bod následujícího znění:

„X. V § 92 odst. 5 písm. b) slova „nebo odstavce 3 písm. c)“ nahradit slovy „nebo odstavce 3 písm. b) nebo c)“.

Následující dosavadní novelizační body v návaznosti na tuto změnu přečíslovat.

- V čl. I za dosavadní novelizační bod 40 vložit nový novelizační bod následujícího znění:

„X. V § 102 odst. 2 písm. c) slova „Evropskou organizací pro bezpečnost leteckého provozu EUROCONTROL“ nahradit slovy „Evropskou organizací pro bezpečnost letecké navigace (EUROCONTROL)“.

- V čl. II za dosavadní text doplnit nová přechodná ustanovení, která včetně poznámky pod čarou č. 1 znějí:

„2. Povolení k provozování leteckých prací vydaná podle § 74 odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, nebo jejich část, které jsou v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím technické požadavky

a správní postupy týkající se letového provozu<sup>1)</sup>, dnem nabytí účinnosti tohoto zákona zanikají.

3. Povolení k provozování letecké činnosti pro vlastní potřebu vydaná podle § 76 odst. 2 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, nebo jejich část, které jsou v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu<sup>1)</sup>, dnem nabytí účinnosti tohoto zákona zanikají.

---

1) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.“.

Dosavadní text přechodného ustanovení označit jako bod 1.

- V čl. IV slova „1. září 2016“ nahradit slovy „1. ledna 2017“.

## Odůvodnění pozměňovacích návrhů

### K pozměňovacímu návrhu č. 1

Systém poplatků za letové navigační služby je upraven v Prováděcím nařízení Komise (EU) č. 391/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví společný systém poplatků za letové navigační služby (dále též „Nařízení“). Tento přímo použitelný předpis Evropské unie zajišťuje jednotnou aplikaci společného systému poplatků s cílem posílit právní prostředky k zajištění včasného a úplného hrazení poplatků za letové navigační služby uživateli těchto služeb (viz odstavec 17 Preambule). Podle článku 18 odst. 2 a 3 Nařízení uživatelé letových navigačních služeb neprodleně a v plné výši uhradí všechny poplatky za letové navigační služby a členské státy zajistí použití účinných donucovacích prostředků. Tato opatření mohou přitom zahrnovat odepření služeb, zadržení letadla či jiná donucovací opatření v souladu s platnými předpisy.

Na základě platné právní úpravy (ustanovení § 49aa zákona o civilním letectví) může v současné době osoba poskytující letové navigační služby odepřít jejich poskytování dlužníku, který je vůči ní v prodlení s úhradou splatného peněžitého plnění za předpokladu, že jsou zároveň naplněny další podmínky, a to že dlužná částka činí nejméně 100 tisíc korun českých a délka prodlení činí nejméně 3 měsíce. Uvedené zákonné ustanovení lze tedy využít pouze za předpokladu existence přímého vztahu mezi věřitelem a dlužníkem. V případě státního podniku Řízení letového provozu České republiky (dále jen „ŘLP“) je však 80 % jeho výnosů generováno prostřednictvím zpoplatnění traťových navigačních služeb, kde ŘLP musí na základě principu vyplývajícího z Mnohostranné úmluvy o letových poplatcích, která byla vyhlášena pod č. 138/2001 Sb. m. s., využít pro zpoplatnění a zajištění pohledávek Evropskou organizaci pro bezpečnost letecké navigace (dále jen „EUROCONTROL“), resp. její Centrální kancelář pro zpoplatnění traťových služeb (dále jen „CRCO“). Podle článku 8 uvedené mezinárodní smlouvy EUROCONTROL vybírá letové poplatky, přičemž k tomuto účelu vyměří jediný poplatek za každý let, který bude představovat jedinou pohledávku EUROCONTROLu splatnou jejímu ústředí.

Systém vymáhání pohledávek na úrovni CRCO obecně funguje na principu solidarity, kdy aplikace sankcí vůči dlužníkům v členských státech, jejichž platná právní úprava to umožňuje, zajišťuje návratnost pohledávky i pro členské státy, které tuto právní úpravu nemají. Případné vymožené pohledávky se tak ze strany CRCO distribuují poskytovatelům letových navigačních služeb členských států poměrně podle procentuálního podílu výše jejich pohledávky. Pokud tedy např. dlužník uhradí pouze část dluhu splatnou v Německu, bude tato částečná úhrada opět poměrně rozdělena všem poskytovatelům, kteří se podíleli na zajištění letu dlužníka. Praktická spolupráce mezi CRCO a příslušným poskytovatelem letových navigačních služeb pak probíhá vždy ve formě bilaterální dohody uzavřené mezi nimi.

EUROCONTROL má sice ze své přirozené pozice organizace pro bezpečnost leteckého provozu velkou autoritu, které využívá i v souvislosti s tlakem na dlužníky, avšak skutečně účinnými prostředky vládnou pouze příslušní poskytovatelé, pokud mají z titulu své vnitrostátní právní úpravy možnost uplatnit donucovací opatření v podobě odepření služeb (využívá se v Německu, Bulharsku, Nizozemí a Polsku) či zadržení letadla (využívá se ve Velké Británii). To je důvod, proč se EUROCONTROL snaží prosadit, aby co nejvyšší počet jeho členských států zakotvil předmětná donucovací opatření do své vnitrostátní právní úpravy.

Ze shora uvedených důvodů se do ustanovení § 49aa doplňuje možnost osobě poskytující letové navigační služby odepřít jejich poskytování příjemci, který je nejen vůči ní, ale i vůči EUROCONTROLu prokazatelně v prodlení s úhradou ceny za dříve poskytnuté letové navigační služby.

V § 49aa odst. 4 dále dochází k úpravě názvu Evropské organizace pro bezpečnost letecké navigace (EUROCONTROL) v souladu s Mezinárodní úmluvou o spolupráci pro bezpečnost letecké navigace EUROCONTROL, která byla vyhlášena pod č. 130/2004 ve Sbírce mezinárodních smluv.

## **K pozměňovacímu návrhu č. 2**

Ustanovení § 71 odst. 1 a § 71c odst. 1 upravují podmínky pro vydání povolení k provozování pravidelné nebo nepravidelné mezinárodní obchodní letecké dopravy leteckého dopravce ze třetí země. Stanoví, že Ministerstvo dopravy vydá toto povolení, je-li to v souladu s mezinárodní smlouvou o letecké dopravě, která je součástí právního řádu, nebo nepředstavuje-li to ekonomické nebo bezpečnostní riziko. Na základě zhodnocení aplikace tohoto ustanovení v praxi se ukázalo jako vhodné, aby Ministerstvo dopravy v řízení o žádosti o vydání povolení k provozování pravidelné nebo nepravidelné mezinárodní obchodní letecké dopravy leteckého dopravce ze třetí země zkoumalo vedle potenciálního ekonomického a bezpečnostního rizika také to, zda letadla, která mají být používána k provozování obchodní letecké dopravy, nepředstavují riziko pro životní prostředí (a to zejména z hlediska hluchnosti letadla). Soulad s tímto požadavkem bude posuzován dle předpisů Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), zejména přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. Tato příloha (část II hlava 3) se obecně vztahuje (s výjimkou vrtulových letounů speciálně navržených a využívaných pro zemědělské účely a účely spojené s hašením požárů) na

- všechny podzvukové proudové letouny včetně jejich odvozených verzí, pro něž byla žádost o vydání typového osvědčení podána 6. října 1977 a později, a zároveň před 1. lednem 2006, s výjimkou těch, které při maximální schválené hmotnosti vyžadují vzletovou a přistávací dráhu bez dojezdové dráhy a předpolí o délce 610 m nebo kratší, a
- všechny vrtulové letouny včetně jejich odvozených verzí, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je vyšší než 8 618 kg, pro něž byla žádost o vydání typového osvědčení podána certifikačnímu úřadu od 1. ledna 1985 do 1. ledna 2006.

Mezi konkrétní typy letadel, na které se uvedená příloha vztahuje, lze uvést Iljušin IL-6, Iljušin IL-86, Tupolev TU 134A, Tupolev TU 154B a Boeing B727, nicméně uvedené typy mohou ve svých určitých verzích a po provedení určitých úprav splňovat zmíněné standardy (např. nově vyrobená letadla IL-76 již splňují platné protihlukové předpisy).

Cílem pozměňovacího návrhu je tedy zajistit, aby letečtí dopravci ze třetích zemí (mimo Evropskou unii) v souladu s platným mezinárodním právem využívali na území České republiky pouze letadlovou techniku přijatelnou z hlediska životního prostředí, čímž by mělo dojít ke snížení hlukové zátěže v okolí letišť.

## **K pozměňovacímu návrhu č. 3**

V rámci praktické aplikace stávající právní úpravy v oblasti správního trestání bylo zjištěno, že v některých případech provádění letů ve vzdušném prostoru České republiky je porušení pravidel létání tak závažné, že je žádoucí uložit spolu s pokutou i sankci zákazu činnosti, a to i přesto, že nedošlo k ohrožení bezpečnosti létání tak, jak to vyplývá ze skutkové podstaty obsažené v ustanovení § 92 odst. 3 písm. c). Jinými slovy, není vhodné vázat uložení zákazu činnosti pouze na ohrožení bezpečnosti létání.

Mezi takovéto případy patří například narušení, ať už zakázané či vyhrazené části vzdušného prostoru, přičemž třeba v rámci zakázaných vzdušných prostorů vyhlášených nad jadernými elektrárnami samo o sobě k ohrožení bezpečnosti létání nedojde, nicméně jedná se o tak závažné porušení pravidel létání, že pouhé uložení pokuty není dostatečně odrazující sankcí.

#### **K pozměňovacímu návrhu č. 4**

V § 102 odst. 4 písm. c) dochází k úpravě názvu Evropské organizace pro bezpečnost letecké navigace (EUROCONTROL) v souladu s Mezinárodní úmluvou o spolupráci pro bezpečnost letecké navigace EUROCONTROL, která byla vyhlášena pod č. 130/2004 ve Sbírce mezinárodních smluv.

#### **K pozměňovacímu návrhu č. 5**

Dne 25. srpna 2016 nabydou účinnosti ustanovení nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, která obsahují pravidla pro neobchodní letecký provoz (dále jen „nařízení č. 965/2012“). Dne 21. dubna 2016 pak nabyla účinnosti ustanovení obsahující pravidla pro zvláštní (ne)obchodní provoz a vysoce rizikový zvláštní obchodní provoz. Tato pravidla spočívají mimo jiné v tom, že na některé činnosti, na které se až doposud vztahovala vnitrostátní právní úprava, se bude nově vztahovat přímo použitelná právní úprava Evropské unie. Zatímco vnitrostátní právní úprava vyžadovala pro provozování těchto neobchodních činností povolení, nová právní úprava Evropské unie je v některých situacích nahrazuje prohlášením o shodě a v některých nevyžaduje formální povolení k výkonu určité činnosti vůbec.

Tzv. základní nařízení (ES) č. 216/2008 ze dne 11. února 2004 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví zakládá hranici mezi vnitrostátní a unijní právní úpravou mimo jiné tak, že v Příloze II obsahuje výčet typů letadel, na které se unijní právní úprava nevztahuje.

Do shora uvedených dat unijní úprava neobsahovala regulaci leteckých prací a leteckých činností, přičemž tyto byly regulovány v zásadě na vnitrostátní úrovni, a to bez ohledu na typ letadla, které je k dané činnosti využíváno. Provozování leteckých prací a leteckých činností je podle vnitrostátní právní úpravy možné na základě Úřadem pro civilní letectví vydaného povolení obsahujícího specifikaci konkrétní povolené činnosti a letadla, které je při ní využíváno.

Budou tedy existovat subjekty, které, budou-li chtít provozovat např. některé letecké práce letadly, která spadají jak pod unijní úpravu, tak pod úpravu vnitrostátní, budou potřebovat jak povolení podle vnitrostátní právní úpravy, tak např. prohlášení o shodě podle unijní úpravy, případně nebudou v kontextu unijní úpravy potřebovat žádné povolení.

Ode dne nabytí účinnosti relevantních ustanovení nařízení č. 965/2012 budou již některé činnosti, které spadají do množiny „leteckých prací“ nebo „dalších leteckých činností“ tak, jak je chápe zákon o civilním letectví, regulovány na unijní úrovni a provozovatelé těchto činností (které například spadají do kategorie neobchodní provoz ve smyslu nařízení č. 965/2012, budou-li využívat jak těch typů letadel, která spadají dle nařízení (EU) č. 216/2008 do rozsahu unijní úpravy i mimo ni) budou potřebovat jak povolení vydané Úřadem pro civilní letectví podle vnitrostátní úpravy, tak prohlášení o shodě podle ustanovení ORO.DEC.100 nařízení č. 965/2012.

S ohledem na aplikační přednost práva Evropské unie se tak dnem nabytí účinnosti shora uvedených ustanovení povolení k činnostem spadajícím pod pojem neobchodní provoz,

zvláštní (ne)obchodní provoz nebo vysoce rizikový zvláštní obchodní provoz podle nařízení č. 965/2012, vydaná podle vnitrostátní právní úpravy, stávají neaplikovatelnými.

S ohledem na zkušenosti s leteckou veřejností hrozí riziko, že by se někteří adresáti mohli dovolávat formálně platných, ale již nerelevantních povolení. Mimo to se v kontextu auditů Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) neosvědčilo dovolávat se existence „povolení“ k činnosti, ke které podle unijního práva postačuje prohlášení. Řešením je proto zákonem jasně stanovit, že ta rozhodnutí (povolení) nebo jejich části, které jsou v rozporu s nařízením č. 965/2012, zanikají.

#### **K pozměňovacímu návrhu č. 6**

Účinnost návrhu zákona se navrhuje upravit s ohledem na potřebnou legisvakanční dobu v souvislosti s nově navrhovanou právní úpravou tak, aby se adresáti nově navrhované úpravy mohli seznámit s jejím obsahem a mohli se jí od okamžiku nabytí účinnosti řídit. Z tohoto důvodu je třeba, aby délka legisvakanční doby byla úměrná rozsahu a významu změn, které navrhovaná právní úprava oproti dosavadnímu stavu přináší, a aby byla zohledněna reálná délka legislativního procesu.