

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)

1. Název vládního návrhu zákona uvést v následujícím znění:

„ZÁKON

ze dne.....2017,

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 některé další zákony“.

2. V čl. I za dosavadní novelizační bod 2 vložit nový bod 3, který zní:

„3. V § 2 odst. 2 se ve větě druhé číslovka „20“ nahrazuje číslovkou „25“.“.

Následující novelizační body v návaznosti na tuto změnu přečíslovat.

3. V čl. I za dosavadní novelizační bod 3 vložit nový novelizační bod, který zní:

„X. V § 18 se za odstavec 3 vkládá nový odstavec 4, který zní:

„(4) Činnost výkonného letce může být vykonávána pro leteckého dopravce na základě pracovního poměru nebo na základě smlouvy podle občanského zákoníku; tato smlouva musí být písemná.“.

Dosavadní odstavec 4 se označuje jako odstavec 5.“.

Následující novelizační body v návaznosti na tuto změnu přečíslovat.

4. V čl. I za dosavadní novelizační bod 8 vložit nové novelizační body, které znějí:

„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“.

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

Následující novelizační body v návaznosti na tuto změnu přečíslovat.

5. V čl. I za dosavadní novelizační bod 11 vložit nový novelizační bod, který zní:

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

Následující novelizační body v návaznosti na tuto změnu přechíslovat.

6. V čl. I za dosavadní novelizační bod 20 vložit nový novelizační bod, který zní:

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

Následující novelizační body v návaznosti na tuto změnu přechíslovat.

7. V čl. I, dosavadním novelizačním bodu 33, v § 93 odst. 5 úvodní části ustanovení slova „Za správní delikt se uloží pokuta“ nahradit slovy „Za přestupek lze uložit pokutu“.

8. V čl. I, dosavadním novelizačním bodu 33, v § 93 odst. 5 písm. a) až f) slova „správní delikt“ nahradit slovem „přestupek“.

9. V čl. I, dosavadní novelizační bod 35 uvést v následujícím znění:

„X. V § 93b odstavec 4 zní:

„(4) Za přestupek lze uložit pokutu

- a) do 100 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1,
- b) do 300 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 2 písm. b) bodu 7,
- c) do 500 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 2 písm. a) bodu 4 nebo písm. b) bodu 4, 5 nebo 9,
- d) od 50 000 Kč do 1 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 2 písm. a) bodu 1 nebo 3 nebo písm. b) bodu 6 nebo 10 až 14,
- e) od 75 000 Kč do 3 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 2 písm. a) bodu 2 nebo písm. b) bodu 2, 3 nebo 8, nebo
- f) od 100 000 Kč do 5 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 2 písm. b) bodu 1 nebo odstavce 3.“.

10. V čl. I dosavadní body 36 až 39 uvést jako jeden novelizační bod v následujícím znění:

„X. § 94 zní:

„§ 94

(1) Přestupky podle tohoto zákona projednává

- a) Ministerstvo dopravy nebo Úřad podle své působnosti uvedené v § 88 a 89, jde-li o
 1. přestupky fyzických osob, s výjimkou přestupků podle § 92 odst. 2 písm. c) nebo d) nebo § 92 odst. 3 písm. e) nebo f), nebo
 2. přestupky právnických a podnikajících fyzických osob, s výjimkou přestupků podle § 93 odst. 2 písm. d) bodu 4 nebo písm. e), § 93 odst. 3 písm. f) až h), § 93 odst. 4 písm. a), § 93c odst. 1 písm. a) nebo § 93c odst. 2, je-li pachatelem tohoto přestupku provozovatel cestovní kanceláře nebo cestovní agentury,

- b) útvar Policie České republiky, který je podle zákona o pobytu cizinců na území České republiky^{5j)} příslušný k provádění hraniční kontroly, jde-li o přestupek právnické nebo podnikající fyzické osoby podle § 93 odst. 4 písm. a),
- c) obecní živnostenský úřad, jde-li o přestupky právnických nebo podnikajících fyzických osob podle § 93c odst. 1 písm. a) nebo § 93c odst. 2, je-li pachatelem tohoto přestupku provozovatel cestovní kanceláře nebo cestovní agentury,
- d) Ústav, jde-li o přestupky fyzických osob podle § 92 odst. 2 písm. c) nebo d) nebo § 92 odst. 3 písm. e) nebo f), nebo o přestupky právnických nebo podnikajících fyzických osob podle § 93 odst. 2 písm. e) nebo § 93 odst. 3 písm. f) až h), nebo
- e) Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, jde-li o přestupek právnické nebo podnikající fyzické osoby podle § 93 odst. 2 písm. d) bodu 4.

(2) O odvolání proti rozhodnutí Policie České republiky podle odstavce 1 písm. b) rozhoduje Ministerstvo vnitra.

(3) Pokutu uloženou podle tohoto zákona vybírá orgán, který ji uložil.“.“.

Následující novelizační body v návaznosti na tuto změnu přečíslovat.

11. V čl. I za dosavadní novelizační bod 40 vložit nový novelizační bod, který zní:

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

12. V čl. II dosavadní text označit jako bod 1 a 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 provozu¹⁾, 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 provozu¹⁾, 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.“.

13. Za část druhou, článek III doplnit novou část třetí, článek IV následujícího znění:

**„ČÁST TŘETÍ
Změna živnostenského zákona
Čl. IV**

V § 3 odst. 3 písm. v) zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění zákona č. 155/2010 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 428/2011 Sb., zákona č. 53/2012 Sb., zákona č. 199/2012 Sb., zákona č. 221/2012 Sb., zákona č. 241/2013 Sb., zákona č. 303/2013 Sb., zákona č. 127/2014 Sb., zákona č. 91/2016 Sb. a zákona č. 188/2016 Sb., se za slova „poskytování leteckých služeb“ vkládají slova „činnost výkonných letců“.

Dosavadní část třetí, článek IV označit jako část čtvrtou, článek V.

14. V dosavadním čl. IV slova „dnem 1. září 2016“ nahradit slovy „devadesátým dnem po jeho vyhlášení“.

O d ů v o d n ě n í p o z m ě ň o v a c í c h n á v r h ů

K pozměňovacím návrhům 1, 3 a 13

Jde o pozměňovací návrhy (C. 24 až C. 26) poslance Jiřího Valenty (poslance Václava Snopka), k němuž Ministerstvo dopravy zaujalo při předchozím projednávání vládního návrhu zákona v Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky (dále jen „Poslanecká sněmovna“) souhlasné stanovisko.

K pozměňovacímu návrhu č. 2

Jde o pozměňovací návrh (A.1) podle usnesení garančního hospodářského výboru č. 291 ze 40. schůze konané dne 22. června 2016, k němuž Ministerstvo dopravy zaujalo souhlasné stanovisko.

K pozměňovacímu návrhu č. 4

Jde o pozměňovací návrh (A.7) podle usnesení garančního hospodářského výboru č. 291 ze 40. schůze konané dne 22. června 2016, k němuž Ministerstvo dopravy zaujalo souhlasné stanovisko.

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. 5

Jde o pozměňovací návrh (A.8) podle usnesení garančního hospodářského výboru č. 291 ze 40. schůze konané dne 22. června 2016, k němuž Ministerstvo dopravy zaujalo souhlasné stanovisko.

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 hlučnosti 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

- a) 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
- b) 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 snižování hlukové zátěže v okolí letišť.

K pozměňovacímu návrhu č. 6

Jde o pozměňovací návrh (A.9) podle usnesení garančního hospodářského výboru č. 291 ze 40. schůze konané dne 22. června 2016, k němuž Ministerstvo dopravy zaujalo souhlasné stanovisko.

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 pozměňovacím návrhům č. 7 až 10

Navrhované změny souvisejí se současně projednávaným vládním návrhem zákona, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákona o některých přestupcích (sněmovní tisk č. 929). Vládní návrh 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), je v Poslanecké sněmovně projednáván již od března 2016. I z tohoto důvodu došlo k situaci, kdy sněmovní tisk č. 929, který mimo jiné obsahuje i vstup do zákona o civilním letectví (viz jeho část padesátá osmá) a který byl zpracováván v poměrně dlouhém časovém odstupu před zpracováním sněmovního tisku č. 747 tento sněmovní tisk procesně „předstihl“. Sněmovní tisk č. 929 přitom obsahově a legislativně technicky navazuje na změny, které obsahuje sněmovní tisk č. 747. Oba sněmovní tisky spolu tedy úzce souvisí, přičemž pokud nebude jejich schvalovací proces časově následovat tak, jak bylo původně zamýšleno, není znění obou návrhů právních předpisů legislativně technicky řešeno správně. Sněmovní tisk č. 929 byl v Poslanecké sněmovně dne 7. dubna 2017 již schválen ve třetím čtení. Z těchto důvodů se navrhuje provést odpovídající legislativně technické změny dotčených ustanovení (§ 93, § 93b a § 94).

K pozměňovacímu návrhu č. 11

Jde o pozměňovací návrh (A.10) dle usnesení garančního hospodářského výboru č. 291 ze 40. schůze konané dne 22. června 2016, k němuž Ministerstvo dopravy zaujalo souhlasné stanovisko.

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. 12

Jde o pozměňovací návrh (A.11) dle usnesení garančního hospodářského výboru č. 291 ze 40. schůze konané dne 22. června 2016, k němuž Ministerstvo dopravy zaujalo souhlasné stanovisko.

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 povolované 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. 14

Z důvodu dlouhého projednávání vládního návrhu zákona v Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky (od března 2016) je třeba upravit ustanovení o nabytí jeho účinnosti. Vzhledem k tomu, že k úpravě ustanovení o nabytí účinnosti bylo prostřednictvím pozměňovacích návrhů přistoupeno již několikrát, navrhuje se tentokrát stanovit účinnost vládního návrhu nikoli konkrétním dnem, ale obecněji (devadesátým dnem po jeho vyhlášení ve Sbírce zákonů).

Účinnost návrhu zákona se navrhuje upravit v zájmu co nejrychlejšího možného přijetí implementačních opatření ve vztahu k příslušným předpisům Evropské unie, která jsou prostřednictvím vládního návrhu zákona prováděna, i 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.