

V l á d n í n á v r h

ZÁKON

ze dne 2014,

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 další související zákony

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

ČÁST PRVNÍ

Změna zákona o civilním letectví

Čl. I

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 zákona č. 189/1999 Sb., zákona č. 146/2000 Sb., zákona č. 258/2002 Sb., zákona č. 309/2002 Sb., zákona č. 167/2004 Sb., zákona č. 413/2005 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 225/2006 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 274/2008 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 281/2009 Sb., zákona č. 301/2009 Sb., zákona č. 407/2010 Sb., zákona č. 137/2011 Sb. a zákona č. 375/2011 Sb., se mění takto:

1. Poznámky pod čarou č. 1 a 1a znějí:

„1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Společenství. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví.

Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství.

Směrnice Rady 2004/82/ES ze dne 29. dubna 2004 o povinnosti dopravců předávat údaje o cestujících.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/36/ES ze dne 21. dubna 2004 o bezpečnosti letadel třetích zemí, která používají letiště Společenství.

Směrnice Komise 2008/49/ES ze dne 16. dubna 2008, kterou se mění příloha II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/36/ES, pokud jde o provádění prohlídek na odbavovací ploše u letadel, která používají letiště Společenství.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích.

1a) Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství, v platném znění.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení), v platném znění.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb), v platném znění.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení vzdušném prostoru), v platném znění.
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě Evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě), v platném znění.
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel, v platném znění.
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o sjednávání a provádění leteckých dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi.
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 Směrnice 2004/36/ES, v platném znění.
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě.
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES, v platném znění.
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002, v platném znění.
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství.
Nařízení Komise (EU) č. 72/2010 ze dne 26. ledna 2010, kterým se stanoví postupy pro provádění inspekci Komise v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy.
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES.
Nařízení Komise (EU) č. 805/2011 ze dne 10. srpna 2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla k udělování průkazů způsobilosti a některých osvědčení řídících letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.“

2. V § 2 se doplňují odstavce 9 až 15, které znějí:

„(9) Událostí se rozumí přerušení, závada, porucha nebo jiná mimořádná okolnost, která ovlivňuje nebo by mohla ovlivnit bezpečnost letu, a která současně nemá za následek leteckou nehodu nebo vážný incident.

(10) Obchodní leteckou dopravou se rozumí doprava osob, zvířat, zavazadel, pošty nebo jiného nákladu letadlem za úplatu.

(11) Leteckým dopravcem se rozumí osoba oprávněná provozovat obchodní leteckou dopravu na základě licence nebo jiného obdobného oprávnění.

(12) Tuzemským leteckým dopravcem se rozumí letecký dopravce, který je držitelem licence k provozování obchodní letecké dopravy vydané příslušným správním orgánem České republiky.

(13) Leteckým dopravcem jiného členského státu se rozumí letecký dopravce, který je držitelem licence k provozování obchodní letecké dopravy vydané příslušným orgánem jiného členského státu Evropské unie, jiného státu tvořícího Evropský hospodářský prostor nebo Švýcarské konfederace.

(14) Leteckým dopravcem ze třetí země se rozumí letecký dopravce, který je držitelem licence k provozování obchodní letecké dopravy nebo obdobného dokladu vydaného příslušným orgánem státu, který není členským státem Evropské unie, státem tvořícím Evropský hospodářský prostor nebo Švýcarskou konfederací.

(15) Sérii nepravidelných letů se rozumí uskutečnění více než 3 letů v průběhu 2 po sobě jdoucích kalendářních měsíců.“.

CELEX 32003L0042

3. V § 3 odst. 5 až 7 a odst. 8 písm. a) a b), § 11, § 17 odst. 1, § 18 odst. 3, § 22 odst. 3, § 32 odst. 1 až 3 a 5, § 42b odst. 5, § 44 odst. 4 písm. a), § 58 odst. 1 úvodní části ustanovení, § 58 odst. 1 písm. c), § 65 písm. a), § 88 odst. 1 písm. c bodě 4, § 88 odst. 1 písm. r), § 89 odst. 1 písm. b) a r), § 89 odst. 2 písm. o), § 91 odst. 3, § 98 odst. 3 a v § 102 odst. 2 se slova „Evropských společenství“ nahrazují slovy „Evropské unie“.

Poznámka pod čarou č. 1c) zní:

„1c) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 v platném znění.“.

4. V § 4 odst. 2 písmena a) a b) znějí:

„a) údaje o jeho vlastníku, a to

1. jméno, příjmení, bydliště a datum narození, jde-li o fyzickou osobu, nebo

2. obchodní firmu nebo jméno a identifikační číslo, bylo-li přiděleno, jde-li o podnikající fyzickou osobu nebo právnickou osobu,

b) údaje o jeho provozovateli, a to

1. jméno, příjmení, bydliště a datum narození, jde-li o fyzickou osobu, nebo

2. obchodní firmu nebo jméno a identifikační číslo, bylo-li přiděleno, jde-li o podnikající fyzickou osobu nebo právnickou osobu,“.

5. V § 7 se na konci odstavce 1 doplňuje věta „Účastníkem řízení o schválení typu výrobku je pouze žadatel.“.

6. V § 7 odst. 2 písm. a) se slova „dohodě se žadatelem“ nahrazují slovy „vyjádření žadatele“.

7. V § 7 odstavec 5 zní:

„(5) Úřad vydá rozhodnutí o schválení typu výrobku nejpozději do 3 let od zahájení řízení; ve zvlášť složitých případech do 5 let.“.

8. V § 19 odst. 2 se slovo „bezúhonnost,“ zrušuje.

9. § 19a se zrušuje.

10. V § 20 se na konci odstavce 2 doplňuje věta „Součástí odborné způsobilosti žadatele o vydání průkazu způsobilosti řídicího letového provozu je v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím udělování průkazu způsobilosti a podmínky výkonu činnosti řídicího letového provozu¹⁶⁾ znalost českého jazyka.“.

Poznámka pod čarou č. 16 zní: „16) Nařízení Komise (EU) č. 805/2011.“.

Dosavadní odstavec 3 se označuje jako odstavec 4.

CELEX 32011R0805

11. § 21 se včetně nadpisu zrušuje.
12. V § 22a odst. 2 se slovo „Letečtí“ nahrazuje slovy „Tuzemští letečtí“.
13. V § 22a odst. 3 se za slovo „žádost“ vkládá slovo „tuzemského“ a za slovo „kontroly“ se vkládá slovo „tuzemského“.
14. V § 22a odst. 4 větě první se za slovo „žádosti“ vkládá slovo „tuzemského“ a slova „osvědčení leteckého dopravce“ se nahrazují slovy „osvědčení leteckého provozovatele“.
15. V § 22a odst. 5 se za slovo „žádosti“ vkládá slovo „tuzemského“.
16. V § 22b úvodní části ustanovení se slovo „Letecký“ nahrazuje slovy „Tuzemský letecký“.
17. V § 22c odst. 1 písm. c) se za slovo „předkládat“ vkládá slovo „tuzemskému“.
18. V § 22c odst. 3 se za slovo „letu“ vkládá slovo „tuzemskému“.
19. V části třetí nadpis hlavy III zní: „VOJENSKÝ LETECKÝ PERSONÁL“.
20. § 22d až 22m se včetně nadpisů zrušují.
21. V § 23 se slova „19a,“ a věta druhá zrušují.
22. V § 25 odst. 4 se slova „Evropského společenství“ nahrazují slovy „Evropské unie“.
23. Nadpis nad § 34a zní: „**Provozní způsobilost letiště**“.
24. § 34a zní:

„§ 34a

(1) Veřejné mezinárodní letiště lze provozovat pouze, je-li schválena jeho provozní způsobilost.

(2) Provozní způsobilost veřejného mezinárodního letiště schvaluje Úřad na žádost provozovatele letiště. Přílohou žádosti je stejnopis provozovatelem letiště vypracované letištní příručky, která obsahuje technické a provozní údaje o provozovateli letiště a o jím provozovaném letišti.

(3) Provozovatel letiště průběžně zaznamenává v letištní příručce změny údajů v ní uvedených. Provozovatel letiště oznámí Úřadu změny údajů uvedených v letištní příručce nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, kdy k těmto změnám došlo; k oznámení přiloží stejnopis záznamu změn v letištní příručce.

(4) Náležitosti letištní příručky stanoví prováděcí právní předpis.“

25. V § 34b odst. 1 se slovo „osvědčování“ nahrazuje slovy „schvalování provozní způsobilosti“ a slovo „osvědčovaném“ se zrušuje.

26. V § 34b odstavec 2 zní:

„(2) Úřad vydá rozhodnutí o schválení provozní způsobilosti letiště bez zbytečného odkladu, nejpozději však do 1 roku od zahájení řízení.“.

27. V § 34b se odstavce 3 a 4 zrušují.

28. § 34c zní:

„§ 34c

(5) Zjistí-li Úřad, že veřejné mezinárodní letiště nesplňuje během provozu podmínky pro schválení provozní způsobilosti, uloží provozovateli tohoto letiště, aby odstranil zjištěné nedostatky, a stanoví mu k tomu přiměřenou lhůtu, která nesmí být delší než 6 měsíců.

(6) Neodstraní-li provozovatel letiště ve stanovené lhůtě vytčené nedostatky, Úřad schválení provozní způsobilosti letiště zruší. Odvolání proti rozhodnutí o zrušení schválení provozní způsobilosti letiště nemá odkladný účinek.“.

29. Za § 34c se vkládá nový § 34d, který zní:

„§ 34d

Provozní způsobilost lze schválit i u veřejného vnitrostátního letiště. Ustanovení § 34a odst. 2 až 4, § 34b a 34c se použijí obdobně.“.

30. § 49a včetně poznámek pod čarou č. 17 a 18 zní:

„§ 49a

(1) Letové navigační služby podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího vytvoření jednotného evropského nebe a jeho fungování¹⁷⁾ může poskytovat právnická osoba, která je držitelem osvědčení vydaného podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi¹⁸⁾, nestanoví-li tento přímo použitelný předpis jinak. Letové provozní služby a meteorologické služby podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího vytvoření jednotného evropského nebe a jeho fungování¹⁷⁾ může poskytovat právnická osoba podle věty první, která byla k poskytování těchto služeb určena Úřadem. Na poskytování letových navigačních služeb podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího vytvoření jednotného evropského nebe a jeho fungování¹⁷⁾ se ustanovení § 46 až 49 nepoužijí.

(2) Úřad určení k poskytování letových provozních služeb nebo meteorologických služeb podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi¹⁸⁾ zruší, jestliže určená osoba
a) pozbyla osvědčení vydané podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi¹⁸⁾,
b) nedodrжуje pravidla pro poskytování letových provozních služeb nebo meteorologických služeb stanovená tímto zákonem, mezinárodní smlouvou, která je součástí právního řádu, nebo přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi¹⁸⁾, nebo

c) o zrušení určení požádala.

(3) Osoba poskytující letové navigační služby zpřístupní provozní údaje, stanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropské unie^{5c)}, Ministerstvu dopravy a Úřadu.

(4) Letové provozní služby nebo meteorologické služby je oprávněna poskytovat rovněž právnická osoba, která

a) byla určena orgánem jiného členského státu k poskytování letových provozních služeb nebo meteorologických služeb podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi¹⁸⁾ a

b) je smluvní stranou smlouvy uzavřené podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi¹⁸⁾ (dále jen „smlouva o využití služeb“) s osobou určenou Úřadem k poskytování letových provozních služeb nebo meteorologických služeb.

(5) Smlouva o využití služeb musí být schválena Úřadem, jinak je neúčinná. Žádost o schválení smlouvy o využití služeb podává ta ze smluvních stran, která je určena Úřadem k poskytování letových provozních služeb nebo meteorologických služeb. Účastníci řízení o schválení smlouvy o využití služeb jsou pouze smluvní strany.

(6) Úřad může smlouvu o využití služeb schválit, má-li písemnou formu, obsahuje-li označení smluvních stran, předmět a účel smlouvy a nedojde-li jejím plněním k ohrožení bezpečnosti letového provozu.

(7) Smlouva o využití služeb uzavřená mezi poskytovateli letových provozních služeb nebo meteorologických služeb může být měněna pouze dohodou smluvních stran, na kterou se ustanovení odstavců 5 a 6 použijí obdobně.

(8) Oprávnění poskytovat letové provozní služby nebo meteorologické služby na základě smlouvy o využití služeb zanikne dnem, kdy osoba poskytující tyto služby přestala splňovat podmínku podle odstavce 4 písm. a). Úřad oprávnění poskytovat letové provozní služby nebo meteorologické služby na základě smlouvy o využití služeb zruší, jestliže osoba poskytující tyto služby

a) přestala splňovat podmínky podle odstavce 4 písm. b), nebo

b) nedodrжуje pravidla pro poskytování letových provozních služeb nebo meteorologických služeb stanovená tímto zákonem, mezinárodní smlouvou, která je součástí právního řádu, nebo přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím vytvoření jednotného evropského nebe a jeho fungování¹⁷⁾.

(9) Úřad předkládá Evropské komisi v oblasti poskytování letových navigačních služeb výroční zprávy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie^{5e)}. Za tímto účelem je Úřad oprávněn požadovat informace od osob poskytujících letové navigační služby.

¹⁷⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, v platném znění.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004, v platném znění.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004, v platném znění.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004, v platném znění.

¹⁸⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004, v platném znění.“.

CELEX 32004R0550

31. § 49h zní:

„§ 49h

(1) V opatření obecné povahy, kterým se zavádí opatření k regulaci odbavovacích služeb podle § 49f a 49g, Úřad uvede

- a) druh odbavovacích služeb, na které se opatření vztahuje,
- b) prostor veřejného letiště, na který se opatření vztahuje,
- c) postup směřující k překonání zavedených omezení,
- d) den, kterým se opatření zavádí, a
- e) dobu, na kterou se opatření zavádí.

(2) Po zahájení řízení Úřad oznámí Evropské komisi navrhované opatření, včetně důvodů pro jeho zavedení a dne, kterým má být opatření zavedeno; musí tak učinit alespoň 4 měsíce přede dnem, kterým má být opatření zavedeno. Dnem oznámení se řízení přerušuje na dobu 3 měsíců.

(3) Vysloví-li Evropská komise s navrhovaným opatřením nesouhlas, Úřad řízení zastaví. Požaduje-li Evropská komise změny navrhovaného opatření, Úřad je jimi při vydání opatření vázán.“.

CELEX 31996L0067

32. Nadpis § 49i zní: „**Výbor leteckých dopravců**“.

33. V § 49j odst. 2 se slova „Ministerstvo dopravy a spojů“ nahrazují slovem „Úřad“.

34. V § 49j odst. 3 se za slovo „výborem“ vkládá slovo „leteckých“.

35. V části páté hlava IV včetně nadpisů a poznámky pod čarou č. 19 zní:

„HLAVA IV

ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD A INCIDENTŮ A HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ

§ 55

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

(1) Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen „Ústav“) je správní úřad se sídlem v Praze, jehož rozpočet je součástí rozpočtové kapitoly Ministerstva dopravy.

(2) V čele Ústavu je ředitel, kterého jmenuje a odvolává vláda na návrh ministra dopravy. Ředitelem Ústavu může být jmenován bezúhonný občan České republiky; za bezúhonného se považuje občan, který nebyl odsouzen za trestný čin spáchaný úmyslně, pokud se na něj nehledí, jako by nebyl odsouzen. Kromě ředitele Ústavu jsou zaměstnanci Ústavu i inspektoři.

(3) Ředitel Ústavu a inspektoři Ústavu nesmějí po dobu výkonu své funkce vykonávat jakoukoliv činnost související se schvalováním typu výrobku, letové způsobilosti letadlových částí a zařízení a leteckých pozemních zařízení, s udělováním licencí k provozování obchodní letecké dopravy, s řízením letového provozu nebo provozu letiště a nesmějí vykonávat funkci poradce či člena ve statutárních orgánech subjektů, jejichž zájmy by mohly být v rozporu s činností Ústavu.

§ 55a Činnost Ústavu

(1) Ústav

- a) zjišťuje příčiny leteckých nehod a incidentů,
- b) shromažďuje, zpracovává, vyhodnocuje a uchovává údaje o hlášených událostech.

(2) Inspektoři Ústavu jsou povinni

- a) zachovávat mlčenlivost o skutečnostech, o nichž se dozvěděli v souvislosti s výkonem své funkce, a
- b) prokázat se při výkonu své funkce průkazem inspektora Ústavu.

(3) V mimořádných nebo skutkově složitých případech mohou inspektoři Ústavu využít pomoci odborného konzultanta, který má znalost speciálního oboru (dále jen „konzultant“). O přiřazení konzultanta provede inspektor Ústavu záznam do spisu. Se souhlasem inspektora Ústavu může konzultant v rozsahu nezbytném pro výkon své funkce nahlížet do spisu o letecké nehodě nebo incidentu a být přítomen výkonu oprávnění inspektorů Ústavu. Do výkonu oprávnění inspektorů Ústavu nesmí konzultant zasahovat. O všech skutečnostech, o nichž se konzultant v souvislosti s výkonem své funkce dozvěděl, je povinen zachovávat mlčenlivost. Této povinnosti jej může zprostit Ústav. Na vyloučení konzultanta se přiměřeně užití zvláštní předpisy o znalcích a tlumočnících.

(4) Při zjišťování příčin leteckých nehod a odstraňování jejich následků Ústav spolupracuje se stálými orgány pro koordinaci složek integrovaného záchranného systému. Při provádění záchranných a likvidačních prací na místě letecké nehody spolupracují inspektoři Ústavu s velitelem zásahu zejména za účelem zachování důkazů nezbytných pro odborné zjištění příčiny letecké nehody.

(5) Při zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, které se týkají civilního a vojenského letectví, spolupracuje Ústav v potřebném rozsahu s Ministerstvem obrany. Při zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, které se týkají provozu civilních a policejních letadel, spolupracuje Ústav v potřebném rozsahu s Ministerstvem vnitra.

(6) Vzor průkazu inspektora Ústavu stanoví prováděcí právní předpis.

§ 55b Zjišťování příčin jiných než vážných incidentů

(1) Každý jiný než vážný incident, k němuž došlo na území České republiky, je provozovatel nebo pilot letadla, nebo poskytovatel leteckých služeb povinen bez zbytečného odkladu oznámit Ústavu.

(2) Při zjišťování příčin jiných než vážných incidentů jsou inspektoři Ústavu oprávněni zajišťovat části letadla pro účely jejich dalšího zkoumání a vyžadovat

- a) volný přístup na místo jiného než vážného incidentu, k letadlu, jeho částem a obsahu,
- b) okamžité vypracování seznamu důkazů,
- c) volný přístup k letovým zapisovačům a veškerým ostatním záznamům a tyto využívat,
- d) volný přístup k výsledkům výsledků leteckého personálu a pilotů sportovních létajících zařízení,
- e) volný přístup k výsledkům testů sloužících ke zjištění přítomnosti alkoholu nebo jiné návykové látky u leteckého personálu a pilotů sportovních létajících zařízení,

- f) vysvětlení od osob,
- g) volný přístup k veškerým dalším informacím týkajícím se jiného než vážného incidentu.

(3) O každém jiném než vážném incidentu, jehož příčiny byly Ústavem zjišťovány, zpracuje inspektor Ústavu bez zbytečného odkladu zprávu, která, je-li to vhodné, obsahuje bezpečnostní doporučení. Ústav zprávu zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup do 12 měsíců ode dne, kdy k jinému než vážnému incidentu došlo; současně ji předá Ministerstvu dopravy, Úřadu, provozovatelům letadel nebo poskytovatelům leteckých služeb zúčastněným na jiném než vážném incidentu a dalším osobám, které by mohly s ohledem na provozní bezpečnost civilního letectví mít prospěch z jejích závěrů.

§ 55c

Pověření

(1) Ústav může zjišťováním příčin leteckých nehod, při nichž nedošlo k usmrcení osob, a incidentů pověřit na žádost právnickou osobu, která je způsobilá zajistit řádný výkon těchto činností prostřednictvím odborně způsobilých fyzických osob a s pomocí odpovídajícího technického vybavení. Při výkonu činností, jimiž byla pověřena, je právnická osoba podřízena Ústavu.

(2) Právnická osoba pověřená podle odstavce 1 postupuje při zjišťování příčin leteckých nehod a vážných incidentů podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího šetření nehod a incidentů v civilním letectví ¹⁹⁾. Na výkon činností právnickou osobou pověřenou podle odstavce 1 se ustanovení § 55a odst. 2 písm. a), § 55a odst. 3 a 4 a § 55b odst. 2 a 3 použijí obdobně. Fyzická osoba, jejímž prostřednictvím zajišťuje právnická osoba pověřená podle odstavce 1 zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, je povinna prokázat se při provádění této činnosti průkazem vydaným pověřenou právnickou osobou.

(3) Právnická osoba pověřená podle odstavce 1 je povinna Ústavu bezodkladně oznamovat

- a) veškeré výsledky činností, jimiž byla pověřena, a
- b) veškeré změny týkající se skutečností rozhodných pro udělení pověření.

(4) Ústav udělené pověření odejme, pokud jeho držitel

- a) přestal splňovat podmínky pro udělení pověření,
- b) závažným způsobem porušuje povinnosti stanovené tímto zákonem nebo
- c) o odejmutí pověření požádal.

(5) Vzor průkazu fyzické osoby podle odstavce 2 stanoví prováděcí právní předpis.

§ 55d

Hlášení událostí

(1) Údállosti jsou Ústavu povinny hlásit tyto osoby:

- a) provozovatel nebo pilot letadla s turbínovým motorem nebo letadla určeného k provozování obchodní letecké dopravy,
- b) osoba provádějící vývoj, projektování, výrobu, zkoušky, instalaci, údržbu, opravy, modifikace a konstrukční změny výrobků, letadlových částí a zařízení a leteckých pozemních zařízení,

- c) zaměstnanec v Úřadu podepisující osvědčení letové způsobilosti nebo doklad o provedené kontrole letové způsobilosti letadla s turbínovým motorem nebo letadla určeného k provozování obchodní letecké dopravy nebo o schválení způsobilosti letadlové části a zařízení k použití v civilním letectví.
- d) osoba pověřená poskytováním služby řízení letového provozu nebo letové informační služby.
- e) provozovatel letiště.
- f) osoba provádějící instalaci, modifikace, údržbu, opravy, zkoušky a kontroly technického zařízení potřebného k poskytování letových navigačních služeb.
- g) osoba zúčastněná na poskytování odbavovacích služeb.

(2) Ústav vede údaje poskytnuté v rámci hlášení událostí v elektronické podobě. Tyto údaje Ústav zpřístupní příslušným orgánům členských států Evropské unie a Evropské komisi. V případě potřeby Ústav oznámí vedené údaje příslušnému orgánu členského státu Evropské unie, na jehož území k události došlo, v jehož leteckém rejstříku je letadlo, kterého se událost týká, zapsáno, na jehož území bylo toto letadlo vyrobeno, nebo kterým byla provozovateli tohoto letadla vydána licence k provozování obchodní letecké dopravy.

(3) Ústav uchovává údaje poskytnuté v rámci hlášení událostí po likvidaci veškerých osobních údajů, které se vztahují k osobě podávající hlášení, a po likvidaci technických údajů, které poukazují nebo mohou poukazovat na totožnost osoby podávající hlášení, nebo třetích stran.

(4) Ústav každoročně zveřejňuje způsobem umožňujícím dálkový přístup souhrnnou bezpečnostní zprávu obsahující údaje o událostech hlášených Ústavu za uplynulý rok.

(5) Kategorie událostí podléhajících hlášení a údaje, které jsou v hlášení obsaženy, stanoví prováděcí právní předpis.

19) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010.“.

CELEX 32010R0996, 32003L0042

36. V § 56 se odstavec 1 zrušuje.

Dosavadní odstavce 2 a 3 se označují jako odstavce 1 a 2.

37. V § 62 písm. a) se za slovo „označení“ vkládá slovo „tuzemského“ a slovo „osob“ se nahrazuje slovy „právnických osob, podnikajících fyzických osob a orgánů veřejné moci“.

38. Nadpis § 67 zní: „**Osvědčení leteckého provozovatele**“.

39. V § 67 odst. 1 se slova „Osvědčení leteckého dopravce“ nahrazují slovy „Osvědčení leteckého provozovatele“ a za slovo „žádosti“ se vkládá slovo „tuzemského“.

40. V § 67 odst. 2 úvodní části ustanovení se slova „Osvědčením leteckého dopravce“ nahrazují slovy „Osvědčením leteckého provozovatele“ a za slovo „že“ se vkládá slovo „tuzemský“.

41. V § 67 odst. 3 se slova „Osvědčení leteckého dopravce“ nahrazují slovy „Osvědčení leteckého provozovatele“ a za slovo „přestane-li“ se vkládá slovo „tuzemský“.

42. Nadpis § 68 zní: „**Povinnosti tuzemského leteckého dopravce**“.

43. V § 68 odst. 1 úvodní části ustanovení se slovo „Letecký“ nahrazuje slovy „Tuzemský letecký“.

44. V § 68 odst. 1 písm. a) se slova „a podmínek provozního oprávnění cizího státu, jedná-li se o mezinárodní obchodní leteckou dopravu“ zrušují.

45. V § 68 odstavec 2 zní:

„(2) Tuzemský letecký dopravce je dále povinen vypracovat plán pomoci obětem leteckých nehod a jejich příbuzným¹⁹⁾ a podle tohoto plánu postupovat. Plán pomoci obětem leteckých nehod a jejich příbuzným obsahuje

a) pracovní postupy pro potvrzení účasti cestujícího na letecké nehodě a jejich personální a materiální zabezpečení a

b) pracovní postupy pro poskytnutí péče obětem leteckých nehod a jejich příbuzným, včetně informační, psychologické, právní a finanční pomoci, a jejich personální a materiální zabezpečení.“

CELEX 32010R0996

46. V § 68 se odstavce 3 až 7 zrušují.

47. § 69 včetně nadpisu zní:

„§ 69

Předávání údajů o cestujících

(1) Letecký dopravce je povinen za účelem zdokonalení hraničních kontrol a boje proti nedovolenému přistěhovalectví předávat útvaru Policie České republiky, který je podle zvláštního právního předpisu^{5j)} příslušný k provedení hraniční kontroly na letišti, na jeho žádost elektronicky, a v případě poruchy jiným vhodným způsobem, údaje o cestujících, kteří překročí vnější hranici¹ⁿ⁾, a to neprodleně po doručení žádosti, nejdříve však po ukončení nástupu všech cestujících do letadla.

(2) Údaji předávanými podle odstavce 1 jsou

a) jméno, popřípadě jména, a příjmení,

b) den, měsíc a rok narození,

c) státní občanství,

d) číslo a typ cestovního dokladu, kterým se cestující prokázal,

e) místo vstupu na území České republiky,

f) číslo letu,

g) datum a čas odletu a příletu,

h) počáteční místo nástupu k dopravě a

i) celkový počet cestujících přepravovaných příslušným letem.

(3) Letecký dopravce je povinen informovat cestující podle zvláštního právního předpisu^{5k)} o shromažďování a zpracování údajů podle odstavce 1.

(4) Letecký dopravce provede likvidaci osobních údajů o cestujících, které byly shromážděny za účelem splnění povinností podle odstavce 1, do 24 hodin po přistání letadla, jímž byli na území České republiky tito cestující přepraveni.

(5) Práva a povinnosti leteckého dopravce a cestujících týkající se ochrany osobních údajů stanovené zvláštním právním předpisem nejsou ustanoveními odstavců 1 až 4 dotčena.

(6) Policie České republiky provede likvidaci osobních údajů předávaných podle odstavce 1 do 24 hodin po jejich obdržení, pokud tyto údaje nevyužije k plnění jí stanoveného úkolu.

(7) Práva a povinnosti Policie České republiky týkající se ochrany osobních údajů stanovené zvláštním právním předpisem⁵¹⁾ nejsou ustanoveními odstavců 1 a 6 dotčena.“

CELEX 32004L0082

48. § 70 a 70a včetně nadpisů a poznámky pod čarou č. 20 znějí:

„§ 70

Mezinárodní obchodní letecká doprava

(1) O záměru provozovat pravidelnou mezinárodní obchodní leteckou dopravu z České republiky do státu, který není členským státem Evropské unie, informuje letecký dopravce Evropské unie²⁰⁾ bez zbytečného odkladu Ministerstvo dopravy.

(2) Letecký dopravce Evropské unie²⁰⁾, který hodlá provozovat pravidelnou mezinárodní obchodní leteckou dopravu na základě mezinárodní smlouvy, která je součástí právního řádu, a která obsahuje omezení přístupu leteckých dopravců na přepravní trh mezi Českou republikou a druhou smluvní stranou, musí mít k této obchodní letecké dopravě uděleno právo provozovat pravidelnou mezinárodní obchodní leteckou dopravu na určené lince v daném rozsahu (dále jen „přepravní právo“).

§ 70a

Udělení přepravního práva

(1) Ministerstvo dopravy rozhoduje o udělení přepravního práva leteckému dopravci Evropské unie²⁰⁾ na základě jeho žádosti.

(2) Žádost o udělení přepravního práva vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu obsahuje

- a) název a adresu sídla orgánu, který leteckému dopravci Evropské unie²⁰⁾ vydal licenci k provozování obchodní letecké dopravy a osvědčení leteckého provozovatele, a který nad ním vykonává kontrolu,
- b) adresu provozovny leteckého dopravce na území České republiky, jedná-li se o leteckého dopravce jiného členského státu,
- c) vymezení nabízených služeb obchodní letecké dopravy včetně období a typu provozu,
- d) návrh letového řádu včetně organizačního a zeměpisného vymezení plánovaného provozu a dne předpokládaného zahájení provozu,
- e) vymezení způsobu technického zabezpečení provozu včetně typu a vnitřního uspořádání používaných letadel a právního vztahu k nim,
- f) vymezení plánované cenové politiky včetně nabízených tarifů a konečných cen za přepravu,

- g) vymezení předpokládaného vývoje objemu dopravy a předpokládaného využití kapacity letadla v průběhu 3 let ode dne předpokládaného zahájení provozu,
- h) vymezení způsobu nabízení služeb obchodní letecké dopravy včetně distribuce přepravních dokladů,
- i) vymezení způsobu a rozsahu zapojení linky odpovídající požadovanému přepravnímu právu do sítě linek leteckého dopravce Evropské unie²⁰⁾ a její návaznosti na sítě ostatních leteckých dopravců a
- j) vymezení zamýšlené spolupráce s jinými leteckými dopravci, včetně způsobu a rozsahu této spolupráce, na lince odpovídající požadovanému přepravnímu právu.

20) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství.“.

CELEX 32004R0847

49. V § 70b odst. 1 se slova „a současně způsobem umožňujícím dálkový přístup^{1d)}“ zrušují, za slovo „dopravci“ se vkládají slova „Evropské unie²⁰⁾“ a za slovo „dopravců“ se vkládají slova „Evropské unie²⁰⁾“.

50. § 70c a 70d znějí:

„§ 70c

(1) Ministerstvo dopravy při rozhodování o udělení přepravního práva přihlédne k

- a) typu, úrovni a rozsahu nabízených služeb obchodní letecké dopravy, míře zohlednění potřeb jednotlivých kategorií uživatelů a poměru ceny a úrovně služeb obchodní letecké dopravy,
- b) četnosti nabízených služeb obchodní letecké dopravy, nabízené kapacitě a rozložení letů v průběhu kalendářního roku,
- c) termínu předpokládaného zahájení provozu a období provozu,
- d) dostupnosti nabízených služeb obchodní letecké dopravy uživatelům,
- e) cenové politice leteckého dopravce Evropské unie²⁰⁾ včetně nabízených tarifů a konečných cen za přepravu,
- f) zajištění dopravní obslužnosti včetně návaznosti a zapojení do stávající sítě linek,
- g) technickému zabezpečení provozu včetně využití vlastních letadel, pronajatých letadel bez posádky a pronajatých letadel s posádkou,
- h) způsobu a rozsahu spolupráce s jinými leteckými dopravci,
- i) podmínkám provozu na určené lince a přiměřenosti nabídky a
- j) dosavadnímu využívání přidělených přepravních práv leteckým dopravcem Evropské unie²⁰⁾.

(2) Ministerstvo dopravy může udělit přepravní právo více žadatelům, umožňuje-li to mezinárodní smlouva, která je součástí právního řádu.

(3) Ministerstvo dopravy rozhodne o žádosti o udělení přepravního práva ve lhůtě 60 dnů od doručení první žádosti. Rozhodnutí o udělení přepravního práva se vydává na dobu neurčitou.

(4) Ministerstvo dopravy může v rozhodnutí o udělení přepravního práva stanovit podmínky pro jeho výkon. O změně podmínek pro výkon přepravního práva může Ministerstvo dopravy rozhodnout na základě žádosti leteckého dopravce Evropské unie²⁰⁾.

kterému bylo uděleno přepravní právo, nebo z moci úřední za podmínky, že došlo ke změně skutečností rozhodných pro udělení přepravního práva.

(5) Ministerstvo dopravy zveřejní rozhodnutí o udělení přepravního práva na své úřední desce.

(6) Letecký dopravce Evropské unie²⁰⁾, kterému bylo uděleno přepravní právo, je povinen oznámit Ministerstvu dopravy

- a) změnu skutečností uvedených v žádosti, může-li mít podstatný vliv na výkon uděleného přepravního práva, a to nejpozději do 14 dnů ode dne, kdy ke změně došlo, a
- b) skutečnost, že mu příslušný orgán nevydal nebo zrušil povolení k poskytování služeb obchodní letecké dopravy na určené lince, a to bez zbytečného odkladu.

(7) Letecký dopravce Evropské unie²⁰⁾ nesmí udělené přepravní právo převést na jinou osobu.

§ 70d

(1) Letecký dopravce Evropské unie²⁰⁾ může požádat Ministerstvo dopravy o udělení přepravního práva, které bylo uděleno jinému leteckému dopravci, nejdříve po uplynutí 5 let ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o udělení přepravního práva. V řízení o žádosti podle věty první se ustanovení § 70a odst. 2, § 70b a 70c odst. 1 až 5 použijí obdobně.

(2) Ministerstvo dopravy po obdržení žádosti podle odstavce 1 posoudí dosavadní způsob využívání přepravního práva leteckým dopravcem Evropské unie²⁰⁾, kterému bylo uděleno, a svým rozhodnutím

- a) ponechá přepravní právo tomuto leteckému dopravci a žádost zamítne,
- b) odebere přepravní právo tomuto leteckému dopravci a udělí je žadateli, nebo
- c) ponechá přepravní právo tomuto leteckému dopravci a současně je udělí žadateli.“.

CELEX 32004R0847

51. Za § 70d se vkládají nové § 70e a 70f, které včetně nadpisů znějí:

„70e

Odnětí přepravního práva

(1) Ministerstvo dopravy odejme udělené přepravní právo, pokud letecký dopravce Evropské unie²⁰⁾

- a) nezahájí provoz na určené lince do 6 měsíců ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o udělení přepravního práva,
- b) nevyužívá udělené přepravní právo po dobu delší než 6 po sobě jdoucích měsíců, není-li to v důsledku mimořádných okolností, které nemohl ovlivnit,
- c) porušuje podmínky stanovené v rozhodnutí o udělení přepravního práva,
- d) oznámí, že udělené přepravní právo nehodlá nadále využívat, nebo
- e) ukončí provozování obchodní letecké dopravy.

(2) Ministerstvo dopravy rovněž odejme udělené přepravní právo, pokud

- a) dojde k podstatné změně skutečností uvedených v žádosti leteckého dopravce Evropské unie²⁰⁾, kterému bylo přepravní právo uděleno, přičemž tato změna má nežádoucí vliv na výkon uděleného přepravního práva, nebo

- b) leteckému dopravci Evropské unie²⁰⁾ příslušný orgán nevydá nebo zruší povolení k poskytování služeb obchodní letecké dopravy na určené lince.“.

§ 70f

Obchodní letecká doprava leteckého dopravce jiného členského státu

(1) Letecký dopravce jiného členského státu je povinen oznámit Ministerstvu dopravy zahájení pravidelné obchodní letecké dopravy do České republiky, z České republiky nebo na území České republiky. Oznámení se podává alespoň 10 dnů před plánovaným dnem zahájení pravidelné obchodní letecké dopravy a vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu obsahuje název a adresu sídla orgánu, který leteckému dopravci jiného členského státu vydal licenci k provozování obchodní letecké dopravy a osvědčení leteckého provozovatele. Hodlá-li letecký dopravce jiného členského státu provozovat pravidelnou obchodní leteckou dopravu z České republiky do státu, který není členským státem Evropské unie, uvede v oznámení rovněž adresu své provozovny na území České republiky.

(2) Letecký dopravce jiného členského státu k oznámení přiloží letový řád, který obsahuje

- a) kódové označení leteckého dopravce jiného členského státu přidělené mezinárodní organizací podle mezinárodní smlouvy, která je součástí právního řádu,
- b) číslo, den, předpokládané časy a směrování letu,
- c) typ a poznávací značku letadla,
- d) nabízenou kapacitu letadla,
- e) organizační a zeměpisné vymezení plánovaného provozu a
- f) dobu platnosti letového řádu.

(3) Hodlá-li letecký dopravce jiného členského státu provozovat pravidelnou obchodní leteckou dopravu, ke které se uděluje přepravní právo, z České republiky do státu, který není členským státem Evropské unie, oznámení nepodává.

(4) Bez ohledu na povinnost podat oznámení předkládá letecký dopravce jiného členského státu letový řád Ministerstvu dopravy vždy alespoň 10 dnů před zahájením každého provozního období.

(5) Letecký dopravce jiného členského státu je povinen oznámit Ministerstvu dopravy provedení nepravidelného letu nebo série nepravidelných letů do České republiky, z České republiky nebo na území České republiky letadlem s celkovým počtem sedadel pro cestující vyšším než 9 nebo s maximální vzletovou hmotností vyšší než 5,7 tuny. Oznámení se podává alespoň 3 dny před plánovaným dnem provedení letu nebo v případě série nepravidelných letů alespoň 7 dnů před plánovaným dnem provedení prvního letu.

(6) Vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu oznámení obsahuje

- a) kódové označení leteckého dopravce jiného členského státu přidělené mezinárodní organizací podle mezinárodní smlouvy, která je součástí právního řádu,
- b) číslo, den, předpokládané časy, směrování a účel letu,
- c) typ a poznávací značku letadla a
- d) název a adresu sídla orgánu, který leteckému dopravci jiného členského státu vydal licenci k provozování obchodní letecké dopravy a osvědčení leteckého provozovatele.“.

CELEX 32004R0847

52. § 71 včetně nadpisu zní:

„§ 71

Pravidelná obchodní letecká doprava leteckého dopravce ze třetí země

(1) Letecký dopravce ze třetí země může provozovat pravidelnou obchodní leteckou dopravu do České republiky, z České republiky, na území České republiky nebo přes území České republiky na základě povolení vydaného Ministerstvem dopravy. Ministerstvo dopravy vydá povolení na žádost leteckého dopravce ze třetí země, je-li to v souladu s mezinárodní smlouvou o letecké dopravě, která je součástí právního řádu, nebo nepředstavuje-li to ekonomické nebo bezpečnostní riziko.

(2) Žádost se podává alespoň 30 dnů před plánovaným dnem zahájení provozu pravidelné obchodní letecké dopravy. Letecký dopravce ze třetí země k žádosti přiloží doklad o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem letadla a dále tyto doklady vydané k tomu příslušným orgánem:

- a) licenci k provozování obchodní letecké dopravy, je-li vydávána,
- b) osvědčení leteckého provozovatele,
- c) osvědčení letové způsobilosti,
- d) osvědčení hlukové způsobilosti.

(3) Letecký dopravce ze třetí země k žádosti dále přiloží letový řád, který obsahuje

- a) kódové označení leteckého dopravce ze třetí země přidělené mezinárodní organizací podle mezinárodní smlouvy, která je součástí právního řádu,
- b) číslo, den, předpokládané časy a směrování letu,
- c) typ a poznávací značku letadla,
- d) nabízenou kapacitu letadla,
- e) organizační a zeměpisné vymezení plánovaného provozu,
- f) dobu platnosti letového řádu.

(4) Žádá-li letecký dopravce ze třetí země o vydání povolení k provozování pravidelné obchodní letecké dopravy přes území České republiky, doklady uvedené v odstavci 2 písm. c) a d) a údaje uvedené v odstavci 3 písm. d) a e) se nevyžadují.

(5) Povolení se vydává na dobu neurčitou. Vyhoví-li Ministerstvo dopravy žádosti o vydání povolení v plném rozsahu, nelze proti takovému rozhodnutí podat rozklad.

(6) Držitel povolení neprodleně informuje Ministerstvo dopravy o změně skutečností uvedených v žádosti o jeho vydání a v dokladech, které jsou k ní přiloženy.“

53. Za § 71 se vkládají nové § 71a až 71d, které včetně nadpisů a poznámek pod čarou č. 21 a 22 znějí:

„§ 71a

Ministerstvo dopravy povolení vydané podle § 71 odst. 1 zruší, pokud letecký dopravce ze třetí země

- a) nevyužívá vydané povolení po dobu delší než 12 po sobě jdoucích měsíců, není-li to v důsledku mimořádných okolností, které nemohl ovlivnit,
- b) oznámí, že vydané povolení nehodlá nadále využívat,
- c) závažným způsobem poruší ustanovení tohoto zákona, přímo použitelného předpisu Evropské unie nebo mezinárodní smlouvy, která je součástí právního řádu,
- d) ukončí provozování obchodní letecké dopravy, nebo

- e) podléhá zákazu provozu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího seznam leteckých dopravců podléhajících zákazu provozování letecké dopravy v Evropské unii²¹⁾ nebo rozhodnutí mezinárodní organizace vydaného na základě mezinárodní smlouvy, která je součástí právního řádu.

§ 71b

Oznamovací povinnost leteckého dopravce ze třetí země

(1) Letecký dopravce ze třetí země oznámí Ministerstvu dopravy zahájení přímého nebo zprostředkovaného prodeje služeb pravidelné obchodní letecké dopravy na území České republiky. Oznámení se podává alespoň 20 dnů před plánovaným dnem zahájení prodeje.

(2) Vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu oznámení obsahuje

- a) obchodní firmu nebo název a adresu sídla organizační složky leteckého dopravce ze třetí země zřízené na území České republiky,
- b) obchodní firmu nebo název a adresu sídla osoby zprostředkující pro leteckého dopravce ze třetí země prodej služeb obchodní letecké dopravy na území České republiky, není-li organizační složka zřízena, a
- c) druh nabízených služeb obchodní letecké dopravy na území České republiky.

(3) Letecký dopravce ze třetí země informuje Ministerstvo dopravy o změně skutečností uvedených v oznámení ve lhůtě 15 dnů ode dne, kdy k této změně došlo.

§ 71c

Nepravidelná obchodní letecká doprava leteckého dopravce ze třetí země

(1) Letecký dopravce ze třetí země může provozovat nepravidelnou obchodní leteckou dopravu do České republiky, z České republiky, na území České republiky nebo přes území České republiky na základě povolení vydaného Ministerstvem dopravy. Ministerstvo dopravy vydá povolení na žádost leteckého dopravce ze třetí země, je-li to v souladu s mezinárodní smlouvou o letecké dopravě, která je součástí právního řádu, nebo nepředstavuje-li to ekonomické nebo bezpečnostní riziko.

(2) Žádost se podává alespoň

- a) 3 pracovní dny před plánovaným dnem letu, jde-li o žádost o povolení jednotlivého letu,
- b) 7 pracovních dnů před plánovaným dnem letu, jde-li o přepravu nebezpečného zboží²²⁾, nebo
- c) 15 pracovních dnů před plánovaným dnem prvního letu, jde-li o sérii nepravidelných letů.

(3) Žádost vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu obsahuje

- a) kódové označení leteckého dopravce ze třetí země přidělené mezinárodní organizací podle mezinárodní smlouvy, která je součástí právního řádu,
- b) číslo, den, předpokládané časy, směřování a účel letu,
- c) typ a poznávací značku letadla,
- d) organizační a zeměpisné vymezení plánovaného provozu,
- e) počet cestujících nebo druh a množství nákladu,
- f) název, klasifikaci, množství a způsob balení nebezpečného zboží²²⁾, je-li přepravováno,
- g) číselný kód přidělený nebezpečnému zboží²²⁾ Organizací spojených národů, je-li přepravováno,
- h) jméno, příjmení a adresu trvalého pobytu nebo obchodní firmu nebo název a adresu sídla objednatele přepravy,

- i) jméno, příjmení a adresu trvalého pobytu nebo obchodní firmu nebo název a adresu sídla odesílatele a příjemce zboží, je-li přepravováno, a
- j) obchodní firmu nebo název zvoleného poskytovatele odbavovacích služeb na území České republiky.

(4) Letecký dopravce ze třetí země k žádosti přiloží doklad o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem letadla a dále tyto doklady vydané k tomu příslušným orgánem:

- a) licenci k provozování obchodní letecké dopravy, je-li vydávána,
- b) licenci nebo jiný obdobný doklad pro přepravu nebezpečného zboží²²⁾, je-li přepravováno,
- c) osvědčení leteckého provozovatele,
- d) osvědčení letové způsobilosti,
- e) osvědčení hlukové způsobilosti.

(5) Žádá-li letecký dopravce ze třetí země o vydání povolení k provozování nepravidelné obchodní letecké dopravy přes území České republiky, údaje uvedené v odstavci 3 písm. d), e), h) až j) a doklady uvedené v odstavci 4 písm. d) a e) se nevyžadují.

(6) Vyhoví-li Ministerstvo dopravy žádosti o vydání povolení v plném rozsahu, nelze proti takovému rozhodnutí podat rozklad.

(7) Držitel povolení neprodleně informuje Ministerstvo dopravy o změně skutečností uvedených v žádosti o jeho vydání a v dokladech, které jsou k ní přiloženy.

§ 71d

Ministerstvo dopravy povolení vydané podle § 71c odst. 1 zruší, nastane-li některý z důvodů uvedených v § 71a písm. b) až e).

21) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, v platném znění.

22) Nařízení Komise (ES) č. 859/2008 ze dne 20. srpna 2008, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3922/91, pokud jde o společné technické požadavky a správní postupy platné pro obchodní leteckou dopravu.“.

CELEX 32005R2111

54. § 72 včetně nadpisu zní:

„§ 72

Zvláštní ustanovení o řízeních ve věcech obchodní letecké dopravy

(1) V řízeních podle § 70a až 70e, 71, 71a, 71c a 71d může účastník jednat a písemnosti předkládat i v anglickém jazyce. Písemnosti vyhotovené v originálním znění v jiném než českém nebo anglickém jazyce předkládá účastník řízení v úředně ověřeném překladu do českého nebo anglického jazyka, nesdělí-li Ministerstvo dopravy účastníku řízení, že postačuje úředně neověřený překlad. Takové prohlášení může Ministerstvo dopravy učinit na své úřední desce pro veškerá řízení podle věty první. Ustanovení tohoto odstavce se na podání učiněná podle § 70f a 71b použije obdobně.

(2) V řízeních podle § 71, 71a, 71c a 71d činí Ministerstvo dopravy souběžně úkony v jazyce českém a anglickém. To neplatí, nesouhlasí-li s tím účastník řízení, nebo by tím byl ohrožen průběh řízení, anebo by takový postup byl spojen s nepřiměřenými náklady Ministerstva dopravy; v takovém případě se úkony činí jen v českém jazyce a Ministerstvo

dopravy o tom vydá usnesení, které se oznamuje účastníku řízení. V případě rozporu mezi českým a anglickým zněním úkonu je rozhodující české znění.

(3) V řízeních podle § 71, 71a, 71c a 71d lze podání učinit i v elektronické podobě bez použití uznávaného elektronického podpisu nebo prostřednictvím telegrafu nebo telefaxu. V takovém případě se podání nepotvrzuje ani nedoplňuje. Pokud podání bylo učiněno jinou osobou, než která je v něm uvedena, nemá podání účinky, které s ním zákon spojuje; Ministerstvo dopravy o tom vydá usnesení, které se poznamená do spisu. Ustanovení tohoto odstavce se na podání učiněná podle § 70e a 71b použije obdobně.

(4) V řízeních podle § 71, 71a, 71c a 71d doručuje Ministerstvo dopravy písemnosti prostřednictvím veřejné datové sítě na elektronickou adresu, kterou mu účastník řízení sdělí, nebo prostřednictvím telefaxu; v těchto případech platí, že písemnost je doručena dnem odeslání, nevrátí-li se zpráva jako nedoručitelná. Potvrzení převzetí doručované písemnosti adresátem prostřednictvím zprávy opatřené jeho uznávaným elektronickým podpisem se nevyžaduje.“.

55. V § 82 se odstavec 3 zrušuje.

Dosavadní odstavce 4 až 7 se označují jako odstavce 3 až 6.

56. V § 82 odst. 4 se slova „, jakož i odejmutí tohoto rozhodnutí“ nahrazují slovy „a o odejmutí tohoto pověření“.

57. Část osmá včetně nadpisů a poznámky pod čarou č. 23 zní:

„ČÁST OSMÁ OCHRANA CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

HLAVA I OBEČNÁ USTANOVENÍ O OCHRANĚ CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

§ 85 Příslušný orgán

Úkoly příslušného orgánu, včetně informační povinnosti členského státu Evropské unie vůči Evropské komisi, podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ a předpisů vydaných na jeho základě plní Úřad.

§ 85a Národní programy

(1) Úřad vydává a aktualizuje národní programy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ nebo podle rozhodnutí mezinárodní organizace vydaného na základě mezinárodní smlouvy, která je součástí právního řádu. Národní programy obsahují popis způsobu zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

(2) Národní programy Úřad zveřejňuje způsobem umožňujícím dálkový přístup, nestanoví-li přímo použitelný předpis Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ jinak.

§ 85b

Obecná povinnost k ochraně civilního letectví před protiprávními činy

Každý, kdo vstupuje do míst sloužících k ochraně civilního letectví před protiprávními činy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, je povinen při vstupu do těchto míst, jakož i během pobytu v nich, počínat si s náležitou obezřetností tak, aby svým chováním nevystavil civilní letectví nebezpečí protiprávního činu, nebo aby takové chování jiným neumožnil.

§ 85c

Příkazy k zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy

(1) Fyzické a právnické osoby zajišťující ochranu civilního letectví před protiprávními činy jsou za tímto účelem v místech sloužících k ochraně civilního letectví před protiprávními činy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ oprávněny vydávat fyzickým osobám, které do těchto míst vstupují nebo se tam zdržují, příkazy; přitom jsou povinny dbát toho, aby příkazy byly přiměřené jejich účelu. Příkazem se rozumí ústní nebo písemný pokyn vyzývající k tomu, aby se osoba, vůči které pokyn směřuje, chovala způsobem stanoveným tímto zákonem nebo přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, nebo aby se zdržela jednání, které tento zákon nebo přímo použitelný předpis Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ zakazuje, případně aby místo sloužící k ochraně civilního letectví před protiprávními činy neprodleně opustila.

(2) Fyzické osoby, vůči kterým příkaz směřuje, jsou povinny se jím řídit.

§ 85d

Obecné ustanovení o detekční kontrole osob

Každý, kdo provádí detekční kontrolu fyzických osob podle tohoto zákona a přímo použitelného předpisu Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, je povinen provádět ji takovými způsoby a s použitím takových prostředků, které sledují výhradně účel kontroly a šetří důstojnost každého člověka, který je kontrole podroben. Za tím účelem provádí ruční prohlídku fyzických osob osoba stejného pohlaví.

HLAVA II SPOLEHLIVOST

§ 85e

Ověření spolehlivosti

(1) Každý, kdo vstupuje bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před

protiprávními činy²³⁾, musí být spolehlivý, nestanoví-li tento přímo použitelný předpis jinak. Podmínkou spolehlivosti fyzické osoby je její bezúhonnost a důvěryhodnost.

(2) Ověření spolehlivosti fyzické osoby provádí na její žádost Úřad; spolehlivost fyzické osoby je takto ověřena na dobu 5 let. To neplatí, jde-li o osobu, která vykonává službu u Policie České republiky, Hasičského záchranného sboru České republiky, Celní správy České republiky, Vězeňské služby České republiky, Generální inspekce bezpečnostních sborů, Bezpečnostní informační služby a Úřadu pro zahraniční styky a informace, nebo která je držitelem platného dokladu o bezpečnostní způsobilosti fyzické osoby nebo platného osvědčení fyzické osoby podle zákona upravujícího ochranu utajovaných informací; taková osoba se považuje za spolehlivou podle tohoto zákona. Přestane-li taková osoba splňovat podmínku podle předchozí věty, bezodkladně tuto skutečnost oznámí osobě, která jí umožnila vstup bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru.

(3) Žádost vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu obsahuje

- a) místo narození žadatele; narodil-li se žadatel v cizině, rovněž stát, na jehož území se narodil,
- b) státní občanství žadatele,
- c) název stávajícího žadatelova zaměstnavatele, označení zastávané funkce a popis vykonávané pracovní činnosti,
- d) zdůvodnění nezbytnosti vstupovat bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru,
- e) další údaje za období 5 let přede dnem podání žádosti, kterými jsou
 - 1. předchozí státní občanství žadatele,
 - 2. názvy předchozích žadatelových zaměstnavatelů s uvedením data vzniku a zániku pracovněprávního vztahu, označení zastávané funkce a popis vykonávané pracovní činnosti; to platí obdobně i pro služební poměr,
 - 3. názvy osob, u kterých žadatel získával vzdělání, obsah a délka tohoto vzdělání s uvedením data a způsobu jeho ukončení,
 - 4. nepřetržitý pobyt žadatele v cizím státě delší než 6 měsíců a jeho důvod, a
- f) čestné prohlášení o pravdivosti a úplnosti údajů v žádosti uvedených.

(4) K žádosti se přiloží doklad obdobný výpisu z evidence Rejstříku trestů státu, v němž žadatel v období 5 let přede dnem podání žádosti pobýval nepřetržitě po dobu delší než 6 měsíců, nebo výpis z evidence Rejstříku trestů, v jehož příloze jsou tyto informace obsaženy. Je-li žadatel cizincem, přiloží k žádosti též doklad obdobný výpisu z evidence Rejstříku trestů státu, jehož je státním příslušníkem, nebo výpis z evidence Rejstříku trestů, v jehož příloze jsou tyto informace obsaženy. Nevydává-li takový stát doklad obdobný výpisu z evidence Rejstříku trestů, přiloží žadatel čestné prohlášení o bezúhonnosti učiněné před notářem nebo orgánem státu, jehož je státním příslušníkem, nebo před notářem nebo orgánem státu posledního pobytu. Tyto doklady nesmí být starší než 3 měsíce.

§ 85f

Bezúhonnost a důvěryhodnost

(1) Za bezúhonnou se pro účely ověření spolehlivosti považuje fyzická osoba, která nebyla pravomocně odsouzena pro úmyslný trestný čin ani nebyla pravomocně odsouzena pro trestný čin spáchaný z nedbalosti v souvislosti s výkonem činnosti leteckého personálu, provozováním letiště, poskytováním leteckých služeb nebo provozováním leteckých činností, pokud se na ni nehledí, jako by nebyla odsouzena.

(2) Za důvěryhodnou se pro účely ověření spolehlivosti považuje fyzická osoba, u které nelze v souvislosti s jejím vstupem bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru spatřovat specifické riziko. Specifickým rizikem je důvodné podezření, že dosavadní chování fyzické osoby, její pracovní nebo společenské styky významně nasvědčují tomu, že by mohla vystavit civilní letectví nebezpečí protiprávního činu.

§ 85g

Ověření totožnosti a bezúhonnosti

(1) Účastníkem řízení o ověření spolehlivosti je pouze žadatel. Úřad po zahájení řízení ověří žadatelovu totožnost a bezúhonnost.

(2) Pro účely ověření totožnosti využívá Úřad ze základního registru obyvatel tyto referenční údaje:

- a) příjmení,
- b) jméno, popřípadě jména,
- c) adresa místa pobytu,
- d) datum, místo a okres narození; u subjektu údajů, který se narodil v cizině, datum, místo a stát, kde se narodil,
- e) datum úmrtí; je-li vydáno rozhodnutí soudu o prohlášení za mrtvého, den, který je v rozhodnutí uveden jako den smrti nebo den, který subjekt údajů prohlášený za mrtvého nepřežil, a datum nabytí právní moci tohoto rozhodnutí,
- f) státní občanství, popřípadě více státních občanství.

(3) Pro účely ověření totožnosti využívá Úřad z agendového informačního systému evidence obyvatel tyto údaje:

- a) jméno, popřípadě jména, příjmení,
- b) datum narození,
- c) místo a okres narození; u občana, který se narodil v cizině, místo a stát, kde se narodil,
- d) státní občanství, popřípadě více státních občanství,
- e) adresa místa trvalého pobytu.

(4) Pro účely ověření totožnosti využívá Úřad z agendového informačního systému cizinců tyto údaje:

- a) jméno, popřípadě jména, příjmení, popřípadě jejich změna,
- b) datum narození,
- c) místo a stát narození, kde se cizinec narodil; v případě, že se narodil na území České republiky, místo a okres narození,
- d) státní občanství, popřípadě více státních občanství,
- e) adresa místa pobytu na území České republiky,
- f) datum úmrtí, popřípadě den, který byl v rozhodnutí soudu o prohlášení za mrtvého uveden jako den smrti nebo den, který cizinec prohlášený za mrtvého nepřežil.

(5) Údaje, které jsou vedeny jako referenční údaje v základním registru obyvatel, se využijí z agendového informačního systému evidence obyvatel nebo agendového informačního systému cizinců, pouze pokud jsou ve tvaru předcházejícím současný stav.

(6) Z poskytovaných údajů lze v konkrétním případě použít vždy jen takové údaje, které jsou nezbytné ke splnění daného úkolu.

(7) Pro účely ověření bezúhonnosti si Úřad vyžádá výpis z evidence Rejstříku trestů. Žádost o vydání výpisu a výpis z evidence Rejstříku trestů se předávají v elektronické podobě, a to způsobem umožňujícím dálkový přístup. Pro účely ověření bezúhonnosti je Úřad rovněž oprávněn vyžádat si od soudu stejnopis pravomocného rozhodnutí. Neobsahuje-li rozhodnutí skutečnosti rozhodné pro ověření bezúhonnosti, je Úřad oprávněn nahlížet do těch částí trestního spisu, které tyto skutečnosti obsahují.

(8) Uvedl-li žadatel nepravdivé údaje rozhodné pro ověření totožnosti nebo není-li bezúhonný, vydá Úřad rozhodnutí o jeho nespolehlivosti. V opačném případě požádá Úřad Policii České republiky o posouzení jeho důvěryhodnosti.

§ 85h

Posouzení důvěryhodnosti

Policie České republiky posoudí důvěryhodnost fyzické osoby nejpozději do 10 dnů ode dne doručení žádosti Úřadu a vydá o tom závazné stanovisko. Pro účely posouzení důvěryhodnosti si Policie České republiky může vyžádat potřebnou informaci od příslušné zpravodajské služby České republiky. Ve zvlášť složitých případech, při kterých nelze důvěryhodnost posoudit ve lhůtě podle věty první, je lhůta pro vydání závazného stanoviska 20 dnů ode dne doručení žádosti Úřadu. Obsahuje-li závazné stanovisko utajované informace, o nichž Policie České republiky tvrdí, že by v souvislosti s nimi mohla být její činnost nebo činnost zpravodajských služeb České republiky ohrožena nebo vážně narušena, jsou části spisu obsahující takové závazné stanovisko vyloučeny z nahlížení.

§ 85i

Není-li žadatel podle závazného stanoviska Policie České republiky důvěryhodný, vydá Úřad rozhodnutí o jeho nespolehlivosti. To platí i tehdy, vyjde-li v řízení najevo, že žadatel úmyslně uvedl nepravdivé údaje rozhodné pro ověření spolehlivosti nebo takové údaje úmyslně zamlčel. V opačném případě vydá Úřad namísto písemného vyhotovení rozhodnutí doklad o spolehlivosti.

§ 85j

Doklad o spolehlivosti

(1) Doklad o spolehlivosti je veřejnou listinou a doba jeho platnosti činí 5 let. Odcizení nebo ztrátu dokladu o spolehlivosti jeho držitel bezodkladně ohlásí Úřadu a osobě, která mu umožnila vstup bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru.

(2) Doklad o spolehlivosti obsahuje

- a) jméno, popřípadě jména, a příjmení,
- b) den, měsíc a rok narození,
- c) státní občanství,
- d) datum vydání a dobu platnosti a
- e) otisk úředního razítka a podpis oprávněné úřední osoby.

(3) Platnost dokladu o spolehlivosti zaniká

- a) uplynutím doby jeho platnosti,

- b) dnem nabytí jiných právních účinků rozhodnutí Úřadu o nespolehlivosti jeho držitele vydaného v řízení o přezkumu spolehlivosti,
- c) ohlášením jeho odcizení nebo ztráty,
- d) takovým poškozením, že zápisy v něm uvedené jsou nečitelné nebo je porušena jeho celistvost,
- e) změnou některého z údajů v něm obsažených,
- f) vrácením dokladu jeho držitelem Úřadu,
- g) dnem doručení nového dokladu, nebo
- h) úmrtím držitele dokladu, nebo jeho prohlášením za mrtvého.

(4) Držitel dokladu o spolehlivosti odevzdá Úřadu do 5 dnů doklad, jehož platnost zanikla podle odstavce 3 písm. a), b), d), e) a g), a bezodkladně tuto skutečnost oznámí osobě, která mu umožnila vstup bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru. Každý je povinen bezodkladně odevzdat nalezený doklad o spolehlivosti Úřadu nebo Policii České republiky.

(5) Držitel dokladu o spolehlivosti, jehož platnost zanikla podle odstavce 3 písm. c) až e) požádá do 5 dnů ode dne zániku platnosti Úřad o vydání dokladu nového. V takovém případě vydá Úřad do 5 dnů od doručení žádosti nový doklad o spolehlivosti, který nahrazuje doklad původní.

(6) Vzor dokladu o spolehlivosti stanoví prováděcí právní předpis.

§ 85k

Přezkum spolehlivosti

(1) Úřad zahájí z moci úřední řízení o přezkumu spolehlivosti, zjistí-li během doby platnosti dokladu o spolehlivosti skutečnosti nasvědčující tomu, že držitel dokladu

a) není bezúhonný,

b) není důvěryhodný, nebo

c) úmyslně uvedl nepravdivé údaje rozhodné pro ověření spolehlivosti nebo takové údaje úmyslně zamlčel.

(2) Účastníkem řízení o přezkumu spolehlivosti je pouze ten, jehož spolehlivost se přezkoumává. Zjistí-li Úřad skutečnosti nasvědčující tomu, že držitel dokladu o spolehlivosti není důvěryhodný, požádá Policii České republiky o posouzení jeho důvěryhodnosti. Na řízení o přezkumu spolehlivosti se ustanovení § 85f, § 85g odst. 7 a § 85h použijí obdobně.

(3) Zjistí-li Úřad, že držitel dokladu o spolehlivosti není bezúhonný nebo důvěryhodný, vydá rozhodnutí o jeho nespolehlivosti. To platí i tehdy, uvedl-li držitel dokladu o spolehlivosti úmyslně nepravdivé údaje rozhodné pro ověření spolehlivosti nebo takové údaje úmyslně zamlčel. V opačném případě Úřad usnesením řízení zastaví. Odvolání proti rozhodnutí o nespolehlivosti nemá odkladný účinek.

§ 85l

Soudní přezkum

(1) Dokazování se v soudním řízení provádí tak, aby byla šetřena povinnost zachovávat mlčenlivost o utajovaných informacích obsažených v údajích z evidencí Policie České republiky nebo zpravodajských služeb České republiky nebo ve výsledcích jejich šetření.

K těmto okolnostem lze provést důkaz výsledkem jen tehdy, byl-li ten, kdo povinnost mlčenlivosti má, této povinnosti příslušným orgánem zproštěn; zprostit mlčenlivosti nelze pouze v případě, kdy by mohlo dojít k ohrožení nebo vážnému narušení činnosti Policie České republiky nebo zpravodajských služeb České republiky. Provádí-li se důkaz jinak než výsledkem, postupuje se přiměřeně podle tohoto odstavce.

(2) Předseda senátu rozhodne, že části spisu obsahující utajované informace, budou odděleny, může-li v souvislosti s těmito informacemi dojít k ohrožení nebo vážnému narušení činnosti Policie České republiky nebo zpravodajských služeb České republiky; do oddělených částí spisu účastník řízení, jeho zástupce a osoby zúčastněné na řízení nahlížet nemohou.

HLAVA III OCHRANA LETIŠŤ, LETADEL, CESTUJÍCÍCH A ZAVAZADEL

§ 85m

Bezpečnostní program letiště

(1) Provozovatel letiště nesmí provozovat letiště bez schváleného bezpečnostního programu letiště podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾. Bezpečnostní program letiště schvaluje Úřad na žádost provozovatele letiště, jejíž přílohou je bezpečnostní program letiště; tuto žádost může podat i žadatel o povolení provozovat letiště současně se žádostí o povolení provozovat letiště.

(2) Úřad bezpečnostní program letiště schválí, obsahuje-li opatření zajišťující dostatečnou úroveň ochrany civilního letectví před protiprávními činy na letišti v souladu s tímto zákonem a přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾. Účastníkem řízení o schválení bezpečnostního programu letiště je pouze žadatel. V řízení o schválení bezpečnostního programu letiště je dotčeným orgánem Policie České republiky.

(3) Změnu bezpečnostního programu letiště mající vliv na zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy schvaluje Úřad na žádost provozovatele letiště. Na schválení změny bezpečnostního programu letiště se odstavec 2 použije obdobně. Jiné změny bezpečnostního programu letiště, než které jsou uvedeny ve větě první, provozovatel letiště neprodleně oznámí Úřadu.

(4) Obsahové náležitosti a strukturu bezpečnostního programu letiště stanoví prováděcí právní předpis.

§ 85n

Povinnosti provozovatele letiště

(1) Provozovatel letiště v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ rozdělí prostor letiště podle druhu uplatňovaných bezpečnostních opatření na jednotlivé oblasti, viditelně je označí a s použitím vhodných zabezpečovacích prvků zajistí, aby průchod mezi nimi byl možný jen za splnění podmínek stanovených tímto zákonem a přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾.

(2) Provozovatel letiště v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ dále zajistí
a) provádění kontroly osob a vozidel vstupujících a vjíždějících do prostoru letiště,
b) vydávání letištních identifikačních průkazů a povolení k vjezdu,
c) provádění detekční kontroly osob jiných než cestujících a jimi vnášených věcí,
d) ostrahu prostoru letiště.

§ 85o

Informace o bezpečnostní prohlídce letadla

Letecký dopravce zajistí, aby informace o bezpečnostní prohlídce letadla podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ byla po dobu tímto přímo použitelným předpisem stanovenou uchovávána rovněž na palubě letadla.

§ 85p

Detekční kontrola cestujících, kabinových zavazadel a zapsaných zavazadel

(1) Provozovatel letiště a letecký dopravce zajistí provádění detekční kontroly cestujících, kabinových zavazadel a zapsaných zavazadel v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾.

(2) Letecký dopravce může umožnit vnést na palubu letadla věc, jejíž vnášení zakazuje přímo použitelný předpis Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, jen po předchozím souhlasu Úřadu a za podmínek stanovených tímto předpisem Evropské unie. Umožní-li letecký dopravce vnesení takové věci na palubu letadla, neprodleně o tom uvědomí dotčeného provozovatele letiště.

(3) Úřad na žádost fyzické nebo právnické osoby udělí souhlas s vnesením věci, jejíž vnášení na palubu letadla je zakázáno přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, lze-li s ohledem na fyzikální a chemické vlastnosti věci a účel jejího použití mít za to, že její vnesení nepředstavuje ohrožení civilního letectví.

(4) Účastníkem řízení o udělení souhlasu je pouze žadatel. V řízení o udělení souhlasu Úřad provede ohledání věci, o jejíž vnesení na palubu letadla se žádá. V rozhodnutí o udělení souhlasu s vnesením věci Úřad stanoví podmínky pro bezpečné nakládání s věcí po jejím vnesení do prostoru letiště a na palubu letadla a dobu, na kterou se souhlas uděluje.

(5) Udělil-li Úřad souhlas s vnesením věci, oprávněná úřední osoba bezodkladně po vydání rozhodnutí umístí věc do uzavíratelného neprůhledného obalu, který viditelně opatří plombou nebo jiným viditelným zajišťovacím prostředkem s jedinečným číselným identifikátorem, uvedeným v rozhodnutí, a to takovým způsobem, aby z něj nebylo možno věc vyjmout, aniž by došlo k porušení zajišťovacího prostředku. Každý, kdo s věcí nakládá, musí zajistit, že věc bude umístěna v obalu opatřeném zajišťovacím prostředkem během svého vnesení do prostoru letiště a na palubu letadla a po celou dobu svého uložení v prostoru letiště a na palubě letadla. Letecký dopravce zajistí, že věc bude od svého vnesení do prostoru letiště bezpečně doprovázena a bezpečně uložena v prostoru letiště a na palubě letadla.

§ 85q

Následná ochrana cestujících, kabinových zavazadel a zapsaných zavazadel

Provozovatel letiště a letecký dopravce zajistí následnou ochranu cestujících, kabinových zavazadel a zapsaných zavazadel po provedení jejich detekční kontroly v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾.

§ 85r

Bezpečnostní program poskytovatele letových provozních služeb

(1) Poskytovatel letových provozních služeb vypracuje a dodržuje bezpečnostní program, který obsahuje opatření zajišťující v souladu s tímto zákonem a rozhodnutím mezinárodní organizace vydaným na základě mezinárodní smlouvy, která je součástí právního řádu, dostatečnou úroveň ochrany civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ při poskytování letových provozních služeb.

(2) Poskytovatel letových provozních služeb zpřístupní svůj bezpečnostní program na žádost bez zbytečného odkladu Úřadu.

(3) Obsahové náležitosti a strukturu bezpečnostního programu poskytovatele letových provozních služeb stanoví prováděcí právní předpis.

HLAVA IV

OCHRANA NÁKLADU, POŠTOVNÍCH ZÁSILEK A VĚCÍ LETECKÉHO DOPRAVCE

§ 85s

Osoba provádějící bezpečnostní kontrolu v souvislosti s nákladem a poštovními zásilkami namísto schváleného agenta

(1) Fyzická nebo právnická osoba v postavení schváleného agenta podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ může prováděním bezpečnostní kontroly nákladu a poštovních zásilek mimo svoji provozovnu pověřit jinou fyzickou nebo právnickou osobu, stanoví-li její povinnosti zajišťující dostatečnou úroveň ochrany civilního letectví před protiprávními činy ve svém bezpečnostním programu a zabezpečí jejich řádné plnění.

(2) Fyzická nebo právnická osoba může provádět bezpečnostní kontrolu nákladu a poštovních zásilek namísto schváleného agenta mimo jeho provozovnu se souhlasem Úřadu uděleným na její žádost. Žádost vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu obsahuje vymezení druhu a rozsahu bezpečnostní kontroly, kterou žadatel hodlá provádět.

(3) Úřad souhlas udělí, pokud žadatel

a) splňuje podmínky stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ pro provádění bezpečnostní kontroly uvedené v žádosti a

b) má pro tuto činnost zavedena opatření zajišťující její řádné provádění.

(4) Osoba provádějící bezpečnostní kontrolu v souvislosti s nákladem a poštovními zásilkami namísto schváleného agenta bezodkladně oznamuje Úřadu změnu skutečností majících vliv na udělení souhlasu.

(5) Úřad souhlas odejme, pokud osoba, které byl udělen
a) přestala splňovat podmínky pro udělení souhlasu,
b) závažným způsobem porušuje povinnosti stanovené tímto zákonem nebo přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, nebo
c) o odejmutí souhlasu požádala.

§ 85t

Rejstřík osob oprávněných provádět bezpečnostní kontrolu v souvislosti s nákladem a poštovními zásilkami namísto schváleného agenta

(1) Zřizuje se neveřejný rejstřík osob oprávněných provádět bezpečnostní kontrolu v souvislosti s nákladem a poštovními zásilkami namísto schváleného agenta (dále jen „rejstřík oprávněných osob“), jehož účelem je v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ zpřístupnit přehled o těchto osobách a jejich službách schváleným agentům.

(2) Správcem rejstříku oprávněných osob je Úřad. Přístup k němu mají pouze schválení agenti, kterým Úřad přístup dálkově zajistí.

(3) Úřad zapíše osobu, které udělil souhlas k provádění bezpečnostní kontroly v souvislosti s nákladem a poštovními zásilkami namísto schváleného agenta, do rejstříku oprávněných osob do 3 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o udělení takového souhlasu.

(4) V rejstříku oprávněných osob jsou zpracovávány tyto druhy osobních údajů o fyzických osobách, které nepodnikají:

- a) jméno, popřípadě jména,
- b) příjmení,
- c) datum narození a
- d) adresa místa trvalého pobytu, popřípadě jiného pobytu na území České republiky.

(5) Jedná-li se o podnikající fyzickou osobu, v rejstříku oprávněných osob jsou zpracovávány tyto druhy osobních údajů:

- a) obchodní firma nebo jméno, popřípadě jména, a příjmení,
- b) adresa místa podnikání a
- c) identifikační číslo osoby, bylo-li přiděleno.

(6) V rejstříku oprávněných osob jsou zpracovávány tyto druhy údajů o právnických osobách:

- a) obchodní firma nebo název,
- b) adresa sídla a
- c) identifikační číslo osoby, bylo-li přiděleno.

(7) V rejstříku oprávněných osob jsou dále zpracovávány tyto druhy údajů:

- a) datum zápisu a

b) datum výmazu.

(8) Osobní údaje jsou v rejstříku oprávněných osob zpracovávány po dobu trvání souhlasu k provádění bezpečnostní kontroly v souvislosti s nákladem a poštovními zásilkami namísto schváleného agenta; po odnětí souhlasu Úřad takové údaje bezodkladně zlikviduje.

§ 85u

Detekční kontrola a následná ochrana věcí leteckého dopravce

Letecký dopravce zajistí provádění detekční kontroly svých věcí a jejich následnou ochranu po provedení detekční kontroly v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾.

HLAVA V ODBORNÉ POŽADAVKY

§ 85v

Přijímání do zaměstnání

Každý, kdo hodlá přijmout do základního pracovněprávního vztahu fyzickou osobu za účelem výkonu pracovních činností stanovených přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, podrobí uchazeče přijímacímu řízení zahrnujícímu ověření uchazeče před sjednáním základního pracovněprávního vztahu v souladu s tímto přímo použitelným předpisem Evropské unie. Ověření uchazeče před nástupem do zaměstnání se neprovádí, podléhá-li uchazeč ověření spolehlivosti podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾.

§ 85w

Odborná příprava

Každý, pro něhož osoby plní povinnosti související s ochranou civilního letectví před protiprávními činy, zajistí, aby tyto osoby absolvovaly odbornou přípravu v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾.

§ 85x

Uskutečňování odborné přípravy

(1) Fyzická osoba může uskutečňovat odbornou přípravu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ na základě povolení vydaného na její žádost Úřadem.

(2) Žádost vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu obsahuje návrh druhu odborné přípravy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, kterou žadatel hodlá uskutečňovat. K žádosti se přiloží

a) doklad o nejvyšším dosaženém vzdělání v originále nebo ověřené kopii.

- b) čestné prohlášení o dosavadní praxi v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy obsahující popis veškerých vykonávaných činností souvisejících s ochranou civilního letectví před protiprávními činy, včetně délky jejich trvání, a
c) návrh obsahu, rozsahu a formy odborné přípravy, kterou žadatel hodlá uskutečňovat.

(3) Úřad povolení k uskutečňování odborné přípravy vydá, pokud

a) žadatel

1. dosáhl věku 18 let,

2. má alespoň úplné střední vzdělání s maturitní zkouškou,

3. po dobu alespoň 1 roku vykonával činnosti v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy,

4. v rámci správního řízení prokázal odborné znalosti a praktické dovednosti potřebné pro uskutečňování navrhovaného druhu odborné přípravy a

b) návrh obsahu, rozsahu a formy odborné přípravy, kterou žadatel hodlá uskutečňovat, odpovídá podmínkám pro uskutečňování odborné přípravy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾.

(4) Účastníkem řízení o vydání povolení je pouze žadatel. Odborné znalosti a praktické dovednosti žadatele se v řízení prokazují teoretickou a praktickou zkouškou před tříčlennou odbornou komisí složenou ze zaměstnanců Úřadu, jejíž členy jmenuje a odvolává generální ředitel Úřadu.

(5) Úřad v rozhodnutí o vydání povolení uvede druh odborné přípravy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, kterou je žadatel oprávněn uskutečňovat a dobu platnosti rozhodnutí.

(6) Úřad vydané povolení zruší, pokud fyzická osoba uskutečňující odbornou přípravu (dále jen „školitel“)

a) neplní podmínky pro uskutečňování odborné přípravy stanovené tímto zákonem nebo přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, nebo

b) o zrušení povolení požádala.

(7) Obsah a formu zkoušky, při níž se prokazují odborné znalosti a praktické dovednosti žadatele o vydání povolení k uskutečňování odborné přípravy stanoví prováděcí právní předpis.

§ 85y

Absolvování odborné přípravy

(1) Odborná příprava podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ je zakončena zkouškou. Tomu, kdo úspěšně absolvoval odbornou přípravu, vystaví školitel o této skutečnosti písemný doklad. Není-li fyzická osoba držitelem platného dokladu o absolvování odborné přípravy, nesmí vykonávat činnosti, s nimiž odborná příprava přímo souvisí.

(2) Doba platnosti dokladu o absolvování odborné přípravy fyzických osob vykonávajících činnosti přímo související s prováděním detekční kontroly, jimž přímo použitelný předpis Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před protiprávními

činy²³⁾ ukládá úspěšně absolvovat odbornou přípravu alespoň jednou v průběhu 6 měsíců, činí 6 měsíců. V ostatních případech platnost dokladu o absolvování odborné přípravy činí 2 roky.

(3) Vzor dokladu o absolvování odborné přípravy stanoví prováděcí právní předpis.

§ 85z

Odborný výcvik psovodů a psů určených k odhalování výbušnin

(1) Fyzická nebo právnická osoba může uskutečňovat odborný výcvik psovodů a psů určených k odhalování výbušnin podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ na základě povolení vydaného na její žádost Úřadem.

(2) Žádost vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu obsahuje jméno, popřípadě jména a příjmení školitele určeného žadatelem k zabezpečování odborného výcviku (dále jen „garant výcviku“). K žádosti se přiloží

a) doklad osvědčující oprávnění žadatele k nakládání s výbušninami na území České republiky,

b) doklad osvědčující oprávnění garanta výcviku k nakládání s výbušninami na území České republiky,

c) čestné prohlášení garanta výcviku o dosavadní praxi v oblasti výcviku psů obsahující popis veškerých vykonávaných činností, včetně délky jejich trvání, a

d) návrh obsahu, rozsahu a formy odborného výcviku, který žadatel hodlá uskutečňovat.

(3) Úřad povolení k uskutečňování odborného výcviku vydá, pokud

a) žadatel provádí detekční kontrolu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾,

b) garant výcviku alespoň po dobu 5 let vykonával činnosti v oblasti výcviku psů a v rámci správního řízení prokázal odborné znalosti a praktické dovednosti nezbytné pro odhalování výbušnin a řádné zabezpečování odborného výcviku a

c) návrh obsahu, rozsahu a formy odborného výcviku, který žadatel hodlá uskutečňovat, zahrnuje užití prostředků zajišťujících dosažení dostatečné odhalovací schopnosti psů a odpovídá podmínkám pro uskutečňování odborného výcviku podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾.

(4) Účastníkem řízení o vydání povolení je pouze žadatel. Odborné znalosti a praktické dovednosti garanta výcviku se v řízení prokazují teoretickou zkouškou a praktickým testem před tříčlennou odbornou komisí, jejíž členy jmenuje a odvolává generální ředitel Úřadu. Většinu členů odborné komise tvoří příslušníci nebo zaměstnanci Policie České republiky nebo Armády České republiky, náplní jejichž činnosti je provádění výcviku psů určených k odhalování výbušnin. Skutečně vynaložené náklady spojené s řízením o vydání povolení hradí žadatel. Povolení je platné po dobu 5 let.

(5) Úřad vydané povolení zruší, pokud fyzická nebo právnická osoba uskutečňující odborný výcvik

a) neplní podmínky pro uskutečňování odborného výcviku stanovené tímto zákonem nebo přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, nebo

b) o zrušení povolení požádala.

(6) Obsah a formu teoretické zkoušky a praktického testu, při nichž se prokazují odborné znalosti a praktické dovednosti garanta výcviku a prostředky zajišťující dosažení dostatečné odhalovací schopnosti psů stanoví prováděcí právní předpis.

HLAVA VI PROSTŘEDKY SLOUŽÍCÍ K OCHRANĚ CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

§ 86

Užívání prostředků sloužících k ochraně civilního letectví před protiprávními činy

Fyzická nebo právnická osoba, která zajišťuje provádění detekční kontroly podle tohoto zákona nebo přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, zajistí, aby prostředky sloužící k ochraně civilního letectví před protiprávními činy (dále jen „bezpečnostní prostředky“), užívané při provádění detekční kontroly, splňovaly požadavky na odhalovací schopnosti, technické nastavení a provozní zabezpečení stanovené tímto přímo použitelným předpisem Evropské unie.

§ 86a

Psi určené k odhalování výbušnin

(1) Fyzická nebo právnická osoba, která zajišťuje provádění detekční kontroly, může při plnění této povinnosti umožnit užití psa určeného k odhalování výbušnin jen tehdy, bylo-li osobě plnící úkoly psovoda vydáno Úřadem povolení k výkonu této činnosti. To neplatí, jde-li o psa užívaného k odhalování výbušnin Policií České republiky nebo Armádou České republiky.

(2) Úřad na žádost fyzické osoby plnící úkoly psovoda vydá povolení k užívání psa určeného k odhalování výbušnin, byla-li tato osoba spolu se psem vybaveným elektronickým čipem úspěšně vycvičena podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ a v rámci správního řízení prokázala odborné znalosti a praktické dovednosti nezbytné pro odhalování výbušnin stanovené tímto přímo použitelným předpisem Evropské unie.

(3) Žádost vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu obsahuje označení předmětu detekční kontroly, pro niž bude pes určený k odhalování výbušnin žadatelem užíván. Žádost dále obsahuje tyto údaje určující totožnost psa, kterého žadatel hodlá při detekční kontrole užívat:

- a) jméno, popřípadě jména,
- b) datum narození,
- c) plemeno,
- d) pohlaví,
- e) identifikační údaj uložený na elektronickém čipu, kterým je pes vybaven.

(4) K žádosti se přiloží doklad o úspěšném absolvování odborného výcviku psovodů podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾.

(5) Účastníkem řízení o vydání povolení je pouze žadatel. Odborné znalosti a praktické dovednosti osoby plnící úkoly psovoda nezbytné pro odhalování výbušnin se v řízení prokazují teoretickou zkouškou a praktickým testem podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾. Teoretická zkouška a praktický test se provádějí před tříčlennou odbornou komisí, jejíž členy jmenuje a odvolává generální ředitel Úřadu. Většinu členů odborné komise tvoří příslušníci nebo zaměstnanci Policie České republiky nebo Armády České republiky, náplní jejichž činnosti je provádění výcviku psů určených k odhalování výbušnin. Součástí praktického testu je rovněž ověření odhalovacích schopností psa, jehož hodlá žadatel užívat. Skutečně vynaložené náklady spojené s řízením o vydání povolení hradí žadatel. Úřad v rozhodnutí o vydání povolení uvede dobu jeho platnosti a údaje určující totožnost psa, kterého žadatel hodlá při detekční kontrole užívat.

(6) Úřad vydané povolení zruší, pokud držitel povolení
a) neplní podmínky pro užívání psa určeného k odhalování výbušnin při detekční kontrole stanovené tímto zákonem nebo přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, nebo
b) o zrušení povolení požádal.

(7) Odvolání proti rozhodnutí o zrušení povolení nemá odkladný účinek.

§ 86b

Odlišný způsob provádění detekční kontroly

(1) Úřad na žádost fyzické nebo právnické osoby, která zajišťuje provádění detekční kontroly, může povolit, aby tato osoba mohla zajistit provádění detekční kontroly odlišným způsobem, než jaký stanoví přímo použitelný předpis Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ včetně užití bezpečnostního prostředku využívajícího nejnovějších vědeckých poznatků, jsou-li splněny podmínky stanovené tímto přímo použitelným předpisem Evropské unie.

(2) Účastníkem řízení o vydání povolení je pouze žadatel. Úřad v rozhodnutí o vydání povolení uvede podmínky povoleného způsobu provádění detekční kontroly a dobu platnosti povolení.

(3) Úřad vydané povolení zruší, pokud držitel povolení
a) neplní podmínky pro povolený způsob provádění detekční kontroly stanovené tímto zákonem, přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ nebo rozhodnutím o vydání povolení, nebo
b) o zrušení povolení požádal.

(4) Odvolání proti rozhodnutí o zrušení povolení nemá odkladný účinek.

HLAVA VI ZÁKLADNÍ, ZVLÁŠTNÍ A MIMOŘÁDNÁ OPATŘENÍ

§ 86c

Oznamovací povinnost

(1) Fyzická nebo právnická osoba, která hodlá provozovat letiště nebo obchodní leteckou dopravu podle tohoto zákona nebo vykonávat činnost schváleného agenta, známého odesílatele, schváleného dodavatele palubních zásob nebo školitele podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, oznámí tuto skutečnost Úřadu alespoň 45 dnů před podáním žádosti o vydání rozhodnutí správního orgánu zakládajícího právo k výkonu této činnosti. Pro fyzickou nebo právnickou osobu, která hodlá uskutečňovat odborný výcvik psovodů a psů určených k odhalování výbušnin, a pro fyzickou nebo právnickou osobu, která hodlá provádět bezpečnostní kontrolu v souvislosti s nákladem a poštovními zásilkami namísto schváleného agenta mimo jeho provozovnu, se věta první použije obdobně.

(2) Fyzická nebo právnická osoba, která hodlá vykonávat činnost stálého odesílatele, známého dodavatele palubních zásob nebo známého dodavatele letištních zásob podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, oznámí tuto skutečnost Úřadu alespoň 45 dnů přede dnem zahájení výkonu této činnosti. Pro jinou fyzickou nebo právnickou osobu, která hodlá přepravovat náklad nebo poštovní zásilky podrobené bezpečnostní kontrole podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, se věta první použije obdobně.

(3) Fyzická nebo právnická osoba bezodkladně informuje Úřad o změně skutečností uvedených v jejím oznámení; to neplatí, nabylo-li rozhodnutí zakládající právo k výkonu její činnosti právní moci.

§ 86d **Základní opatření**

(1) Obdrží-li Úřad oznámení podle § 86c, bez zbytečného odkladu stanoví z moci úřední na základě rozhodnutí Evropské komise upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy a v jeho mezích fyzické nebo právnické osobě, která toto oznámení učinila, základní opatření nezbytná k zajištění dostatečné úrovně ochrany civilního letectví před protiprávními činy při výkonu její činnosti (dále jen „základní opatření“). To neplatí, má-li Úřad důvodné podezření, že oznamovatel by mohl svých znalostí základních opatření zneužít a vystavit civilní letectví nebezpečí protiprávního činu. V takovém případě mu Úřad bez zbytečného odkladu tuto skutečnost sdělí. Postup podle tohoto odstavce se nepoužije na přístup k utajované informaci podle zákona upravujícího ochranu utajovaných informací.

(2) Účastníkem řízení o stanovení základních opatření je pouze ten, jemuž se základní opatření stanovují (dále jen „příjemce základních opatření“). Rozhodnutí, kterým se stanovují základní opatření, je prvním úkonem v řízení. Odvolání proti rozhodnutí nemá odkladný účinek.

(3) Je-li to nezbytné ke kontrole plnění základních opatření, může Úřad v rozhodnutí příjemci základních opatření uložit povinnost informovat jej o skutečnostech významných pro posouzení obsahu a rozsahu výkonu jeho činnosti.

(4) Každý je povinen zachovávat mlčenlivost o skutečnostech obsažených v rozhodnutí, kterým byla stanovena základní opatření; to neplatí, zpřístupní-li tyto skutečnosti fyzické nebo právnické osobě, která je nezbytně potřebuje k plnění svých povinností uložených

zákonem nebo přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾.

(5) Do dne vykonatelnosti rozhodnutí, kterým byla stanovena základní opatření, nesmí příjemce základních opatření vykonávat činnost, s níž tato opatření přímo souvisejí.

(6) Zjistí-li Úřad skutečnosti, na jejichž základě je nezbytné změnit stanovená základní opatření, zejména dojde-li ke změně rozhodnutí Evropské komise upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy, rozhodnutí, kterým taková opatření byla stanovena, změní. V tomto případě Úřad stanoví rovněž lhůtu pro splnění povinností vyplývajících ze změny základních opatření. Pomine-li důvod stanovení základních opatření, Úřad rozhodnutí, kterým taková opatření byla stanovena, zruší. Na řízení o změně nebo zrušení rozhodnutí se ustanovení odstavce 2 použije obdobně.

§ 86e

Zvláštní opatření

(1) Umožňuje-li to přímo použitelný předpis Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, může Úřad po posouzení místních podmínek stanovit provozovateli letiště nebo leteckému dopravci na jeho žádost zvláštní opatření obsahující odchylky od ustanovení tohoto přímo použitelného předpisu Evropské unie, bude-li zvláštním opatřením i nadále zajištěna dostatečná úroveň ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

(2) Účastníkem řízení o stanovení zvláštního opatření je pouze ten, jemuž se zvláštní opatření stanovuje.

(3) Zjistí-li Úřad skutečnosti, na jejichž základě je nezbytné změnit stanovené zvláštní opatření, rozhodnutí, kterým takové opatření bylo stanoveno, změní. V tomto případě Úřad stanoví rovněž lhůtu pro splnění povinností vyplývajících ze změny zvláštního opatření. Pomine-li důvod stanovení zvláštního opatření, nebo požádá-li o to provozovatel letiště nebo letecký dopravce, jemuž bylo zvláštní opatření stanoveno, Úřad rozhodnutí, kterým takové opatření bylo stanoveno, zruší. Na řízení o změně nebo zrušení rozhodnutí se ustanovení odstavce 2 použije obdobně. Odvolání proti rozhodnutí o změně nebo zrušení rozhodnutí, kterým bylo stanoveno zvláštní opatření, nemá odkladný účinek.

§ 86f

Mimořádná opatření

(1) Zjistí-li provozovatel letiště, že civilní letectví je bezprostředně ohroženo zvláště závažným protiprávním činem, bezodkladně přijme na dobu nezbytně nutnou tato mimořádná opatření:

- a) přísnější způsob provádění kontrol na letišti,
- b) přísnější podmínky pro vstup a vjezd do prostoru letiště,
- c) přísnější postup pro zajištění ostrahy letiště, nebo
- d) omezení nebo zastavení provozu letiště.

(2) Zjistí-li letecký dopravce, že civilní letectví je bezprostředně ohroženo zvláště závažným protiprávním činem, bezodkladně přijme na dobu nezbytně nutnou přísnější způsob

provádění kontrol nebo přísnější postup pro zajištění bezpečnosti provozu obchodní letecké dopravy.

(3) Zjistí-li provozovatel letiště nebo letecký dopravce nové skutečnosti, na jejichž základě je nezbytné změnit přijaté mimořádné opatření, takové opatření změní. Pomine-li důvod přijetí mimořádného opatření, provozovatel letiště nebo letecký dopravce takové opatření zruší.

(4) Přijetí, změnu nebo zrušení mimořádného opatření oznámí provozovatel letiště nebo letecký dopravce bezodkladně Úřadu.

(5) Je-li civilní letectví bezprostředně ohroženo zvláště závažným protiprávním činem a nepřijal-li mimořádné opatření provozovatel letiště nebo letecký dopravce, nebo není-li takové opatření dostatečné, nařídí mimořádné opatření z moci úřední Úřad.

(6) Účastníkem řízení o nařízení mimořádného opatření je pouze ten, jemuž se mimořádné opatření nařizuje. Rozhodnutí, kterým se nařizuje mimořádné opatření, je prvním úkonem v řízení. Odvolání proti rozhodnutí nemá odkladný účinek. Vydání rozhodnutí Úřad bez zbytečného odkladu oznámí Evropské komisi.

(7) Zjistí-li Úřad nové skutečnosti, na jejichž základě je nezbytné změnit nařízené mimořádné opatření, rozhodnutí, kterým takové opatření bylo nařízeno, změní. Pomine-li důvod nařízení mimořádného opatření, Úřad rozhodnutí, kterým takové opatření bylo nařízeno, zruší. Na řízení o změně nebo zrušení rozhodnutí se ustanovení odstavce 6 použije obdobně.

23) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008.“.

CELEX 32008R0300, 32010R0185, 32009R1254

58. Nadpis části deváté zní: „**STÁTNÍ SPRÁVA A SPRÁVNÍ DELIKTY V CIVILNÍM LETECTVÍ**“.

59. Za nadpis části deváté se vkládají označení a nadpis nové hlavy I, které znějí:

„**HLAVA I**
STÁTNÍ SPRÁVA“.

60. V § 87 odst. 1 se slova „a Úřad“ nahrazují slovy „, Úřad a Ústav“.

V návaznosti na to následující body návrhu novely přechíslovat

61. V § 88 odst. 1 písm. c) se bod 3 zrušuje.
Dosavadní body 4 až 7 se označují jako body 3 až 6.

62. V § 88 odst. 1 písm. h) se slova „odebrání přepravních práv“ nahrazují slovy „odnětí přepravního práva“ a na konci textu písmene se doplňují slova „Evropské unie“.

63. V § 88 odst. 1 se za písmeno h) vkládá nové písmeno i), které zní:

„i) rozhoduje o povolení a o zrušení povolení k provozování pravidelné obchodní letecké dopravy a nepravidelné obchodní letecké dopravy leteckého dopravce ze třetí země, nebo o pozastavení jeho účinků,“.

Dosavadní písmena i) až u) se označují jako písmena j) až v).

64. V § 88 odst. 1 písm. j) se bod 1 zrušuje.
Dosavadní body 2 a 3 se označují jako body 1 a 2.

65. V § 88 odst. 1 písm. j) se v bodě 2 slova „leteckého dopravce“ zrušují.

66. V § 88 odst. 1 se písmeno m) zrušuje.

Dosavadní písmena n) až v) se označují jako písmena m) až u).

67. V § 88 odst. 1 se písmena n) až q) zrušují.

Dosavadní písmena r) až u) se označují jako písmena n) až q).

68. V § 89 odst. 1 písm. e) se bod 1 zrušuje.
Dosavadní body 2 až 7 se označují jako body 1 až 6.

69. V § 89 odst. 1 se písmeno s) zrušuje.
Dosavadní písmena t) až y) se označují jako písmena s) až x).

70. V § 89 odst. 1 písmeno s) zní:

„s) je příslušným úřadem podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího pravidla pro vydávání průkazů způsobilosti a některých osvědčení řídících letového provozu¹⁶⁾,“.

CELEX 32011R0805

71. V § 89 odst. 1 písmena t) až x) znějí:

„t) projednává správní delikty fyzických a právnických osob na úseku provozu sportovních létajících zařízení,

u) kontroluje plnění povinností tuzemského leteckého dopravce vypracovat plán pomoci obětem leteckých nehod a jejich příbuzným,

v) sleduje provádění opatření přijatých v návaznosti na Ústavem vydané bezpečnostní doporučení podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího šetření nehod a incidentů v civilním letectví¹⁹⁾,

w) projednává správní delikty fyzických a právnických osob na úseku zavedení postupů pro sledování provádění opatření přijatých v návaznosti na Ústavem vydané bezpečnostní doporučení podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího šetření nehod a incidentů v civilním letectví¹⁹⁾ a

x) vede Letecký rejstřík a rozhoduje o

1. zápisu letadla do Leteckého rejstříku a o výmazu letadla z Leteckého rejstříku,

2. zápisu zástavního práva k letadlu do Leteckého rejstříku a o výmazu zástavního práva z Leteckého rejstříku,

3. předběžném přidělení poznávací značky nebo letadlové adresy,
4. přidělení letadlové adresy pozemnímu kódovacímu zařízení a sportovnímu létajícímu zařízení a
5. změně údajů zapisovaných do Leteckého rejstříku.“.

CELEX 32010R0996

72. V § 89 odst. 2 písmeno a) zní:

„a) schvaluje a zrušuje provozní způsobilost letiště,“.

73. V § 89 odst. 2 písmeno h) zní:

„h) pověřuje právnickou osobu nebo fyzickou osobu poskytováním letištních služeb a odnímá udělené pověření,“.

74. V § 89 odst. 2 se za písmeno h) vkládají nová písmena i) až l), která znějí:

„i) vydává osvědčení podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi¹⁸⁾“.

„j) určuje právnickou osobu a ruší určení právnické osoby k poskytování letových provozních a meteorologických služeb podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího vytvoření jednotného evropského nebe a jeho fungování¹⁷⁾“.

„k) schvaluje smlouvu o využití služeb uzavřenou podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi¹⁸⁾“.

„l) zrušuje oprávnění právnické osoby poskytovat letové provozní služby nebo meteorologické služby na základě smlouvy o využití služeb uzavřené podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi¹⁸⁾“.

Dosavadní písmena i) až q) se označují jako písmena m) až u).

CELEX 32004R0550

75. V § 89 odst. 2 písm. o) se na začátek bodu 1 vkládají slova „rozhodnutí, kterým se zavádí“.

76. V § 89 odst. 2 písm. o) se v bodu 4 slovo „dopravce“ nahrazuje slovem „provozovatele“.

77. V § 89 odst. 2 se písmeno u) zrušuje.

78. V § 89 se doplňuje odstavec 3, který zní:

„(3) Úřad na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy
a) plní úkoly příslušného orgánu, včetně informační povinnosti členského státu Evropské unie vůči Evropské komisi, podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ a předpisů vydaných na jeho základě.

- b) vydává, aktualizuje a zveřejňuje národní programy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ nebo podle rozhodnutí mezinárodní organizace vydaného na základě mezinárodní smlouvy, která je součástí právního řádu,
- c) provádí ověření a přezkum spolehlivosti osob vstupujících do bezpečnostního vyhrazeného prostoru podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾,
- d) schvaluje bezpečnostní program letiště a jeho změny,
- e) uděluje souhlas k umožnění vnesení věci, jejíž vnášení do prostoru letiště a na palubu letadla je zakázáno přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾,
- f) uděluje a odnímá souhlas k provádění bezpečnostní kontroly v souvislosti s nákladem a poštovními zásilkami namísto schváleného agenta mimo jeho provozovnu,
- g) je správcem rejstříku osob oprávněných provádět bezpečnostní kontrolu související s nákladem a poštovními zásilkami namísto schváleného agenta,
- h) vydává a zrušuje povolení k uskutečňování odborné přípravy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾,
- i) vydává a zrušuje povolení k uskutečňování odborného výcviku psů a psů určených k odhalování výbušnin podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾,
- j) vydává a zrušuje povolení k užití psa určeného k odhalování výbušnin při provádění detekční kontroly,
- k) vydává a zrušuje povolení k zajištění provádění detekční kontroly odlišným způsobem, než jaký stanoví přímo použitelný předpis Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾,
- l) stanovuje, mění a zrušuje základní opatření nezbytná k zajištění dostatečné úrovně ochrany civilního letectví před protiprávními činy podle § 86d,
- m) stanovuje, mění a zrušuje zvláštní opatření obsahující odchylky od ustanovení přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ podle § 86e a
- n) rozhoduje o nařízení, změně a zrušení mimořádného opatření podle § 86f.“

CELEX 32008R0300, 32010R0185, 32009R1254

79. Za § 89 se vkládají označení a nadpis nové hlavy II, které znějí:

„HLAVA II STÁTNÍ DOZOR“.

80. § 90 zní:

„§ 90

(1) Státní dozor v civilním letectví vykonávají v rozsahu své působnosti Ministerstvo dopravy, Úřad a Ústav.

(2) Pověření k výkonu státního dozoru má formu průkazu.

(3) Při výkonu státního dozoru za letu je kontrolovaná osoba povinna v nezbytném rozsahu a bezplatně přepravit kontrolujícího letadlem.

(4) Náležitosti a vzor průkazu k výkonu státního dozoru stanoví prováděcí právní předpis.“.

81. V § 91 odst. 1 větě první se slova „kontrolní pracovník“ nahrazuje slovem „kontrolující“.

82. V § 91 odst. 1 se věta poslední zrušuje.

83. V § 91 odstavec 2 zní:

„(2) Může-li být bezprostředně ohrožen život nebo zdraví osob nebo bezpečnost leteckého provozu, kontrolující zakáže výkon činnosti, případně zadrží doklady vztahující se k této činnosti. Ministerstvo dopravy nebo Úřad zahájí do 10 dnů od vydání rozhodnutí správní řízení související se zákazem výkonu činnosti nebo zadržením dokladů. Rozhodnutí o zákazu výkonu činnosti pozbývá účinnosti dnem ukončení správního řízení souvisejícího s tímto zákazem pravomocným rozhodnutím.“.

84. V § 91 odst. 3 se slova „Povinná osoba“ nahrazují slovy „Kontrolovaná osoba“.

85. V § 91a odst. 3 se slovo „Úřad“ nahrazuje slovem „kontrolující“.

86. V § 91a odstavec 6 zní:

„(6) Rozhodnutí, kterým se při výkonu kontroly letadel na odbavovací ploše letiště ukládá způsob odstranění nedostatků ohrožujících bezpečnost létání a jejich příčin, má do doby odstranění těchto nedostatků účinek zákazu letu. Součástí rozhodnutí je výrok označující odstraňované nedostatky za nedostatky ohrožující bezpečnost létání.“.

87. V § 91a odstavec 7 zní:

„(7) Na žádost kontrolované osoby může Úřad po dohodě s orgánem státu, v jehož leteckém rejstříku je letadlo evidováno, nebo státu vykonávajícího dozor nad technickým stavem letadla, rozhodnutím vyloučit účinek zákazu letu podle odstavce 6; součástí rozhodnutí jsou podmínky letu na letiště, na kterém mohou být odstraněny nedostatky ohrožující bezpečnost létání. Spočívají-li nedostatky ohrožující bezpečnost létání v nesplnění podmínek letové způsobilosti, může Úřad vyloučit účinek zákazu letu pouze, obdrží-li povolení orgánů státu, jehož vzdušného prostoru má být využito k letu na letiště, na kterém mohou být nedostatky odstraněny.“.

88. V § 91a se odstavce 8 a 9 zrušují.

Dosavadní odstavce 10 až 12 se označují jako odstavce 8 až 10.

89. V § 91a se za odstavec 9 vkládá nový odstavec 10, který zní:

„(10) Na žádost kontrolované osoby se při výkonu kontroly letadel na odbavovací ploše letiště jedná v anglickém jazyce; to neplatí, nesouhlasí-li s tím jiná kontrolovaná osoba, u které je kontrola prováděna, nebo byl-li by tím ohrožen účel kontroly anebo byl-li by takový postup pro Úřad spojen s nepřiměřenými náklady. O způsobu vyřízení žádosti podle věty první se pořizuje protokol; jedná-li se při výkonu kontroly v anglickém jazyce, pořizuje se

protokol v jazyce českém a anglickém. Jedná-li se při výkonu kontroly v anglickém jazyce, vyhotovuje se rozhodnutí vydané v řízení na místě, které navazuje na provedenou kontrolu, v českém a anglickém jazyce. V případě rozporu mezi českým a anglickým zněním protokolu nebo rozhodnutí je rozhodující české znění.“.

Dosavadní odstavec 10 se označuje jako odstavec 11.

90. Za § 91a se vkládají nové § 91b a 91c, které včetně poznámky pod čarou č. 24 znějí:

„§ 91b

(1) Úřad při výkonu státního dozoru nad poskytováním letových navigačních služeb podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího vytvoření jednotného evropského nebe a jeho fungování¹⁷⁾ nebo mezinárodní smlouvy, která je součástí právního řádu, spolupracuje s příslušnými orgány ostatních členských států Evropské unie nebo jiného státu, který je smluvní stranou takové mezinárodní smlouvy (dále jen „jiný členský nebo třetí stát“). Za tím účelem může Úřad uzavřít s příslušným orgánem jiného členského nebo třetího státu písemnou smlouvu o spolupráci, která musí obsahovat

a) označení smluvních stran,

b) vymezení předmětu smlouvy,

c) práva a povinnosti smluvních stran a

d) způsob a podmínky odstoupení od smlouvy.

(2) Stanoví-li tak mezinárodní smlouva, která je součástí právního řádu, Úřad rovněž vykonává státní dozor nad plněním povinností při poskytování letových navigačních služeb na území jiného členského nebo třetího státu. V takovém případě kontroluje, zda poskytovatel letových navigačních služeb, kterému vydal osvědčení nebo kterého určil podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi¹⁸⁾ a který poskytuje letové navigační služby na území jiného členského nebo třetího státu, plní povinnosti vyplývající pro něj z právních předpisů a rozhodnutí příslušného orgánu jiného členského nebo třetího státu.

(3) Při výkonu státního dozoru nad plněním povinností při poskytování letových navigačních služeb na území jiného členského nebo třetího státu Úřad přihlíží jen k těm právním předpisům a rozhodnutím příslušného orgánu jiného členského nebo třetího státu, které mu tento orgán oznámil.

(4) Veškeré výsledky výkonu státního dozoru nad plněním povinností při poskytování letových navigačních služeb na území jiného členského nebo třetího státu Úřad bez zbytečného odkladu oznámí příslušnému orgánu jiného členského nebo třetího státu.

(5) Dožádá-li v souvislosti s výkonem státního dozoru nad plněním povinností při poskytování letových navigačních služeb na území jiného členského nebo třetího státu příslušný orgán jiného členského nebo třetího státu Úřad o provedení úkonů, které by sám mohl provést jen s obtížemi nebo s vynaložením neúčelných nákladů, anebo které by nemohl provést vůbec, Úřad bezodkladně dožádané úkony provede, nebo příslušnému orgánu jiného členského nebo třetího státu sdělí důvody, pro které dožádání vyhovět nemůže. Lze-li účelu dožádání dosáhnout provedením jiných než dožádaných úkonů, Úřad takové úkony bezodkladně provede a jejich výsledky sdělí příslušnému orgánu jiného členského nebo třetího státu.

§ 91c

(1) Při provádění inspekce Evropskou komisí v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy Úřad spolupracuje s Evropskou komisí v rozsahu stanoveném přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím postupy pro provádění takovéto inspekce²⁴⁾ a za tím účelem jí poskytuje veškerou potřebnou součinnost. Úřad rovněž pověří alespoň jednoho svého zaměstnance účastí na inspekcích prováděných Evropskou komisí a sdělí jí jeho jméno, příjmení a kontaktní údaje.

(2) V průběhu inspekce jsou inspektoři Evropské komise oprávněni mít u sebe předměty nezbytné k řádnému provedení inspekce, a to včetně věcí, jejichž vnášení do prostoru letiště a na palubu letadla je zakázáno.

²⁴⁾ Nařízení Komise (EU) č. 72/2010.“.

CELEX 32004R0550, 32010R0072

91. Za § 91c se vkládají označení a nadpisy nové hlavy III a dílu 1, které znějí:

„HLAVA III SPRÁVNÍ DELIKTY

Díl 1 Přestupky“.

92. Nadpis nad § 92 se zrušuje.

93. § 92 včetně poznámek pod čarou č. 25 a 26 zní:

„§ 92

- (1) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že
- a) v rozporu s § 12a odst. 4 nepředá na žádost Úřadu požadované údaje,
 - b) v rozporu s § 16 odst. 1 používá v civilním letectví výrobky, letadlové části nebo zařízení nebo letecká pozemní zařízení bez platného osvědčení,
 - c) v rozporu s § 18 odst. 3 vykonává činnost leteckého personálu bez platného průkazu způsobilosti,
 - d) v rozporu s § 19 odst. 4 vykonává činnost leteckého personálu přesto, že ví o nemoci nebo o takových změnách zdravotního stavu, které omezují nebo vylučují výkon této činnosti,
 - e) v rozporu s § 40 zřídí zařízení nebo provádí činnost v ochranném pásmu letecké stavby bez souhlasu Úřadu,
 - f) umístí stavbu nebo zařízení mimo ochranná pásma v rozporu s § 41 odst. 1,
 - g) v rozporu s § 54 nesplní příkaz velitele letadla,
 - h) v rozporu s § 78 provozuje letecké veřejné vystoupení bez souhlasu,
 - i) v rozporu s § 81 odst. 1 užije sportovní létající zařízení za účelem dosažení zisku,
 - j) v rozporu s § 84c odst. 1 řídí sportovní létající zařízení bez platného pilotního průkazu,
 - k) nesplní příkaz vydaný Ministerstvem dopravy podle § 88 odst. 5 nebo neuposlechne zákaz vydaný Úřadem podle § 89 odst. 2 písm. o) bodu 7 k zachování bezpečnosti civilního letectví,
 - l) nesplní příkaz provozovatele letiště, osoby poskytující letecké služby, poskytovatele letových navigačních služeb, leteckého dopravce nebo provozovatele leteckých prací nebo

leteckých činností pro vlastní potřebu vydaný ke splnění jejich úkolů,

m) provozuje obchodní leteckou dopravu bez licence nebo povolení, provozuje letecké práce nebo letecké činnosti pro vlastní potřebu bez povolení, nebo provozuje letiště bez povolení,
nebo

n) ohroží bezpečnost letového provozu tím, že poškodí leteckou stavbu nebo jiné zařízení, které je součástí této stavby, nebo naruší činnost leteckého pozemního zařízení.

(2) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že

a) jako provozovatel letadla zapsaného v leteckém rejstříku, vlastník letadla, zástavní věřitel nebo osoba, jíž se zápis v leteckém rejstříku týká, v rozporu s § 6 neprodleně neohlásí nebo nedoloží Úřadu veškeré změny údajů zapisovaných do leteckého rejstříku,

b) jako provozovatel letadla, provozovatel sportovního létacího zařízení nebo provozovatel kódovaného zařízení užije letadlovou adresu v rozporu s § 17c odst. 1,

c) jako konzultant v rozporu s § 55a odst. 3 nezachová mlčenlivost,

d) jako provozovatel letadla nebo sportovního létacího zařízení neudrhuje letovou způsobilost nebo nepodrobuje letadlo nebo sportovní létací zařízení pravidelným kontrolám letové způsobilosti,

e) jako provozovatel letadla provozuje letadlo bez pojištění odpovědnosti za škody způsobené jeho provozem,

f) jako provozovatel sportovního létacího zařízení provozuje sportovní létací zařízení bez pojištění odpovědnosti za škody způsobené jeho provozem, nebo

g) jako provozovatel letadla poruší povinnost stanovenou rozhodnutím o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti.

(3) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že

a) v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím pravidla pro přidělování letištních časů²⁵⁾ úmyslně a opakovaně použije koordinované letiště v čase, který se podstatně liší od koordinátorem přiděleného letištního času, nebo užije přidělený letištní čas způsobem podstatně odlišným od způsobu stanoveného koordinátorem, a tím naruší provoz letecké dopravy nebo letištní provoz,

b) provádí lety ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu s podmínkami stanovenými v tomto zákoně nebo přímo použitelným předpise Evropské unie upravujícím provádění letů ve vzdušném prostoru²⁶⁾,

c) ohroží bezpečnost létání porušením leteckého předpisu nebo přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provádění letů ve vzdušném prostoru²⁶⁾,

d) při provozu letadla nebo sportovního létacího zařízení způsobí v leteckém provozu nehodu porušením povinnosti stanovené tímto zákonem nebo přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění letů ve vzdušném prostoru²⁶⁾, nebo

e) v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím šetření nehod a incidentů v civilním letectví¹⁹⁾

1. zpřístupní nebo použije záznamy získané v rámci šetření letecké nehody nebo vážného incidentu k jiným účelům než k jejich šetření nebo ke zlepšení letecké provozní bezpečnosti letectví,

2. jako osoba zúčastněná na nehodě nebo vážném incidentu neoznámí neprodleně Ústavu, že došlo k nehodě nebo vážnému incidentu,

3. neuvědomí ve stanovené lhůtě Ústav o opatřeních, jež přijala na základě jeho bezpečnostního doporučení, nebo

4. nezavede příslušné postupy při provádění opatření přijatých v návaznosti na Ústavem vydané bezpečnostní doporučení.

(4) Za přestupek lze uložit pokutu

- a) do 100 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a), odstavce 2 písm. a),
- b) do 300 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. g), j) nebo l), odstavce 2 písm. c), nebo odstavce 3 písm. e) bodu 1, 2 nebo 3,
- c) do 500 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. c) až e), i) nebo n), odstavce 2 písm. b), f) nebo g), nebo odstavce 3 písm. a),
- d) od 50 000 Kč do 1 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b), f) nebo h), odstavce 2 písm. d) nebo e), nebo odstavce 3 písm. b), c) nebo e) bodu 4, nebo
- e) od 100 000 Kč do 5 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. k) nebo m), nebo odstavce 3 písm. d).

(5) Za přestupek lze uložit zákaz činnosti

- a) do 6 měsíců, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. d), odstavce 2 písm. e) nebo f),
- b) do 1 roku, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b), c), i) nebo j), nebo odstavce 3 písm. c), nebo
- c) do 2 let, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. k), nebo odstavce 3 písm. d).

25) Nařízení Rady (EHS) č. 95/93, v platném znění.

26) Např. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, , v platném znění.

Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (ES) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010.“.

CELEX 32008R0216, 32008R1008, 32010R0996, 32004R0785, 31993R0095

94. Za § 92 se vkládají nové § 92a a 92b, které včetně nadpisů a poznámek pod čarou č. 27 až 29 znějí:

„§ 92a

Přestupky na úseku zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy

(1) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že

- a) v rozporu s § 85b si nepočíná při vstupu do míst sloužících k zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy, jakož i během pobytu v nich, s náležitou obezřetností,
- b) se v rozporu s § 85c odst. 2 neřídí příkazem fyzické nebo právnické osoby zajišťující ochranu civilního letectví před protiprávními činy,
- c) v rozporu s § 85j odst. 4 neodevzdá nalezený doklad o spolehlivosti nebo neodevzdá doklad o spolehlivosti, jehož platnost zanikla,
- d) poruší podmínku pro bezpečné nakládání s věcí po jejím vnesení do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště nebo na palubu letadla stanovenou v souhlasu s vnesením věci vydaném podle § 85p odst. 3,
- e) v rozporu s § 85y odst. 1 vykonává činnosti v rámci ochrany civilního letectví před protiprávními činy bez platného dokladu o absolvování odborné přípravy,
- f) v rozporu s § 86d odst. 4 nezachová mlčenlivost o skutečnosti obsažené v rozhodnutí, kterým byla stanovena základní opatření, nebo
- g) v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění detekční a bezpečnostní kontroly²⁷⁾

1. vstoupí bez doprovodu do neveřejného prostoru nebo do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště bez platného oprávnění ke vstupu nebo povolení k vjezdu,

2. bezodkladně neoznámí provozovateli letiště ztrátu nebo odcizení letištního identifikačního průkazu nebo povolení k vjezdu,

3. bezodkladně nevrátí provozovateli letiště letištní identifikační průkaz nebo povolení k vjezdu, nebo

4. neoprávněně použije letištní identifikační průkaz nebo povolení k vjezdu.

(2) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že jako

a) osoba provádějící detekční nebo bezpečnostní kontrolu provede tuto kontrolu v rozporu s § 85d nebo v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění detekční a bezpečnostní kontroly²⁷⁾,

b) cestující v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění detekční a bezpečnostní kontroly²⁷⁾

1. vnese na palubu letadla věc, jejíž vnesení na palubu letadla je zakázáno,

2. vnese do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště věc, jejíž vnesení je do tohoto prostoru zakázáno, nebo

3. předá k přepravě zapsané zavazadlo obsahující věc, jejíž vnesení v zapsaném zavazadle do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště je zakázáno,

c) osoba, která nakládá s věcí, k jejímuž vnesení na palubu letadla Úřad udělil souhlas, nezajistí, aby věc byla umístěna v obalu opatřeném zajišťovacím prostředkem podle § 85p odst. 5,

d) osoba zajišťující provádění detekční kontroly v rozporu s § 86a odst. 1 umožní užití psa určeného k odhalování výbušnin, aniž bylo osobě plnící úkoly psovoda vydáno povolení k výkonu této činnosti,

e) v rozporu s § 86c odst. 2 neoznámí, že hodlá vykonávat činnost stálého odesílatele, známého dodavatele palubních zásob nebo známého dodavatele letištních zásob nebo v rozporu s § 86c odst. 3 neinformuje Úřad o změně skutečností uvedených v oznámení, nebo

f) psovod psa určeného k odhalování výbušnin vykonává tuto činnost bez povolení, nebo ji vykonává v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění detekční a bezpečnostní kontroly²⁷⁾.

(3) Za přestupek lze uložit pokutu

a) do 100 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. c) nebo g) bodu 2 nebo 3,

b) do 500 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a), b), d), e) nebo g) bodu 1, nebo podle odstavce 2, nebo

c) od 50 000 Kč do 1 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) nebo g) bodu 4.

(4) Za přestupek lze uložit zákaz činnosti do 1 roku, jde-li o přestupek podle odstavce 2 písm. f).

§ 92b

Přestupky na úseku užívání vzdušného prostoru

(1) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že

a) v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím udělování průkazu způsobilosti a podmínky výkonu činnosti řídicího letového provozu²⁸⁾ vykonává činnost

1. řídicího letového provozu, řídicího letového provozu žáka nebo instruktora přesto, že ví o nemoci nebo o takových změnách zdravotního stavu, které omezují nebo vylučují výkon této činnosti, nebo neoznámí poskytovateli letových navigačních služeb svoji zdravotní indispozici,

2. řídicího letového provozu, řídicího letového provozu žáka nebo instruktora bez platného průkazu způsobilosti, nebo

3. zkoušejícího odborné způsobilosti nebo hodnotitele odborné způsobilosti pro místní a průběžný výcvik bez schválení Úřadem nebo bez platného průkazu způsobilosti,

- b) v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím uspořádání toku letového provozu²⁹⁾ nezajistí v případě pozastavení platnosti letového plánu jeho aktualizaci nebo zrušení, nebo
c) poskytuje letecké služby bez pověření nebo souhlasu.

(2) Za přestupek lze uložit pokutu

- a) do 100 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b),
- b) do 500 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 1 nebo 2,
- c) od 50 000 Kč do 1 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 3, nebo
- d) od 100 000 Kč do 5 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. c).

(3) Za přestupek lze uložit zákaz činnosti

- a) do 6 měsíců, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 1,
- b) do 1 roku, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 2, nebo
- c) do 2 let, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 3.

27) Nařízení Komise (EU) č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti, v platném znění.

28) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, v platném znění.

Nařízení Komise (EU) č. 805/2011.

29) Nařízení Komise (EU) č. 255/2010 ze dne 25. března 2010, kterým se stanoví společná pravidla uspořádání toku letového provozu.“.

CELEX 32008R0300, 32004R0549, 32008R0216, 32010R0255

95. Za § 92b se vkládají označení a nadpis nového dílu 2, které znějí:

„Díl 2

Správní delikty právnických a podnikajících fyzických osob“.

96. § 93 včetně poznámek pod čarou č. 30 až 32 zní:

„§ 93

(1) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že

- a) v rozporu s § 12a odst. 4 nepředá na žádost Úřadu požadované údaje,
- b) v rozporu s § 16 odst. 1 používá v civilním letectví výrobky, letadlové části nebo zařízení nebo letecká pozemní zařízení bez platného osvědčení,
- c) v rozporu s § 40 zřídí zařízení nebo provádí činnost v ochranném pásmu letecké stavby bez souhlasu Úřadu,
- d) umístí stavbu nebo zařízení mimo ochranná pásma v rozporu s § 41 odst. 1,
- e) v rozporu s § 78 provozuje letecké veřejné vystoupení bez souhlasu,
- f) nesplní příkaz vydaný Ministerstvem dopravy podle § 88 odst. 5 nebo neuposlechne zákaz vydaný Úřadem podle § 89 odst. 2 písm. o) bodu 7 k zachování bezpečnosti civilního letectví.
- g) nesplní příkaz provozovatele letiště, osoby poskytující letecké služby, leteckého dopravce, poskytovatele letových navigačních služeb nebo provozovatele leteckých prací nebo leteckých činností pro vlastní potřebu vydaný ke splnění jejich úkolů,
- h) využívá ke své letecké činnosti letecký personál bez platného průkazu způsobilosti.
- i) provádí vývoj, projektování, výrobu, zkoušky, instalaci, údržbu, opravy, modifikace nebo konstrukční změny výrobků, letadlových částí nebo zařízení nebo leteckých pozemních zařízení podle přímo použitelného předpisu Evropské unie o společných pravidlech v oblasti

civilního letectví³⁰⁾ bez oprávnění.

j) uvádí na trh výrobky bez platného osvědčení, nebo

k) provozuje letiště bez platného povolení, provozuje obchodní leteckou dopravu bez licence nebo bez povolení nebo provozuje letecké práce nebo letecké činnosti pro vlastní potřebu bez povolení.

(2) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako a) provozovatel letadla zapsaného v leteckém rejstříku, vlastník letadla, zástavní věřitel nebo osoba, jíž se zápis v leteckém rejstříku týká, v rozporu s § 6 neohlásí nebo nedoloží Úřadu veškeré změny údajů zapisovaných do leteckého rejstříku,

b) provozovatel letadla, provozovatel sportovního létacího zařízení nebo provozovatel kódovaného zařízení užije letadlovou adresu v rozporu s § 17c odst. 1,

c) koordinátor koordinovaného letiště vykonává v rozporu s § 32 odst. 4 svoji činnost bez pojištění pro případ odpovědnosti za škodu způsobenou jejím výkonem,

d) provozovatel letiště

1. uvedeného v § 42d odst. 1 neprojedná s leteckými dopravci letištní ceník podle § 42g, nebo

2. způsobilého k přijetí letu podle přístrojů v rozporu s § 51a odst. 7 nepředá údaje o terénu a překážkách nebo tyto údaje předá v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím vlastnosti leteckých dat a leteckých informací³¹⁾ „

e) provozovatel letiště, tuzemský letecký dopravce nebo poskytovatel letových provozních služeb v rozporu s § 98a odst. 1 nepředá stanovené údaje,

f) poskytovatel odbavovacích služeb nepředá v rozporu s § 98a odst. 2 provozovateli letiště údaje o počtu jím odbavených cestujících,

g) provozovatel letadla nebo sportovního létacího zařízení neudrží letovou způsobilost nebo nepodrobuje letadlo nebo sportovní létací zařízení pravidelným kontrolám letové způsobilosti.

h) provozovatel letadla nebo letecký dopravce provozuje letadlo bez pojištění odpovědnosti za škody způsobené jeho provozem.

i) provozovatel sportovního létacího zařízení provozuje sportovní létací zařízení bez pojištění odpovědnosti za škody způsobené jeho provozem,

j) provozovatel letadla poruší povinnost stanovenou rozhodnutím o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti, nebo

k) letecký dopravce nebo provozovatel leteckých prací poruší schválenou bezpečnostní letovou normu provozovatele.

(3) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že

a) v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím pravidla pro přidělování letištních časů²⁵⁾ úmyslně a opakovaně použije koordinované letiště v čase, který se podstatně liší od koordinátorem přiděleného letištního času, nebo užije přidělený letištní čas způsobem podstatně odlišným od způsobu stanoveného koordinátorem, a tím naruší provoz letecké dopravy nebo letištní provoz.

b) v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení³²⁾

1. provádí činnosti související s řízením zachování letové způsobilosti bez oprávnění.

2. vystaví nebo prodlouží osvědčení kontroly letové způsobilosti letadla, nebo

3. osvědčí uvolnění letadla nebo letadlového celku do provozu.

c) provádí lety ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu s podmínkami stanovenými v tomto zákoně nebo přímo použitelném předpise Evropské unie upravujícím provádění letů ve vzdušném prostoru²⁶⁾.

d) ohrozí bezpečnost létání porušením leteckého předpisu nebo přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provádění letů ve vzdušném prostoru²⁶⁾,

e) při provozu letadla nebo sportovního létajícího zařízení způsobí v leteckém provozu nehodu porušením povinnosti stanovené tímto zákonem nebo přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění letů ve vzdušném prostoru²⁶⁾, nebo

f) v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím šetření nehod a incidentů v civilním letectví¹⁹⁾

1. zpřístupní nebo použije záznamy získané v rámci šetření letecké nehody nebo vážného incidentu k jiným účelům než k jejich šetření nebo ke zlepšení letecké provozní bezpečnosti letectví,

2. jako zúčastněná osoba neoznámí neprodleně Ústavu, že došlo k nehodě nebo vážnému incidentu,

3. neuvědomí ve stanovené lhůtě Ústav o opatřeních, jež přijal na základě jeho bezpečnostního doporučení,

4. nezavede příslušné postupy při provádění opatření přijatých v návaznosti na Ústavem vydané bezpečnostní doporučení,

5. jako tuzemský letecký dopravce nezavede postupy umožňující ve stanovené lhůtě od oznámení letecké nehody vypracovat seznam osob a seznam nebezpečného zboží na palubě letadla nebo tyto seznamy nezpřístupní oprávněným subjektům, nebo

6. jako tuzemský letecký dopravce sdělí třetí osobě nebo neoprávněně použije kontaktní údaje určené pro případ nehody nebo neoprávněně zveřejní v souvislosti s leteckou nehodou jména cestujících.

(4) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dále dopustí správního deliktu tím, že

a) jako letecký dopravce v rozporu s § 69 odst. 1 nepředá stanovené údaje,

b) jako tuzemský letecký dopravce v rozporu s § 68 odst. 2 nevypracuje plán pomoci obětem letecké nehody a jejich příbuzným nebo v souladu s ním nepostupuje,

c) jako letecký dopravce Evropské unie²⁰⁾ provozuje obchodní leteckou dopravu bez uděleného přepravního práva,

d) jako letecký dopravce Evropské unie²⁰⁾, kterému bylo uděleno přepravní právo, neoznámí Ministerstvu dopravy skutečnosti stanovené v § 70c odst. 6 nebo nesplní podmínku stanovenou pro výkon přepravního práva v rozhodnutí podle § 70c odst. 4,

e) jako letecký dopravce jiného členského státu

1. v rozporu s § 70f odst. 1 neoznámí zahájení pravidelné obchodní letecké dopravy nebo nesplní podmínky stanovené pro toto oznámení, nebo

2. v rozporu s § 70f odst. 5 neoznámí zahájení nepravidelné obchodní letecké dopravy nebo nesplní podmínky stanovené pro toto oznámení, nebo

f) jako letecký dopravce ze třetí země

1. provozuje pravidelnou obchodní leteckou dopravu bez povolení nebo nesplní povinnost stanovenou v § 71 odst. 6,

2. neoznámí zahájení přímého nebo zprostředkovaného prodeje služeb pravidelné obchodní letecké dopravy nebo nesplní povinnost stanovenou v § 71b odst. 3, nebo

3. provozuje nepravidelnou obchodní leteckou dopravu bez povolení nebo nesplní povinnost stanovenou v § 71c odst. 7.

(5) Za správní delikt se uloží pokuta

a) do 100 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. a), odstavce 2 písm. a) nebo f) nebo odstavce 4 písm. e) bodu 1 nebo 2 nebo písm. f) bodu 2,

b) do 300 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. g), odstavce 2 písm. e), odstavce 3 písm. f) bodu 2 nebo 3, nebo odstavce 4 písm. d),

- c) do 500 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. c), odstavce 2 písm. b), d) bodu 2 nebo písm. j), odstavce 3 písm. a), b) bodu 2, f) bodu 1, 5 nebo 6, nebo odstavce 4 písm. a), b) nebo c),
- d) od 50 000 Kč do 1 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. b), d), e) nebo h), odstavce 2 písm. c), d) bodu 1, g) nebo i), odstavce 3 písm. b) bodu 3, c), d) nebo f) bodu 4, nebo odstavce 4 písm. f) bodu 1 nebo 3,
- e) od 75 000 Kč do 3 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. k), nebo
- f) od 100 000 Kč do 5 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. f), i), j) nebo k), odstavce 2 písm. h), nebo odstavce 3 písm. b) bodu 1 nebo písm. e).

(6) Za správní delikt se uloží zákaz činnosti

- a) do 6 měsíců, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. i),
- b) do 1 roku, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. b), odstavce 2 písm. h), nebo odstavce 3 písm. d), nebo
- c) do 2 let, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. f), j) nebo k), nebo odstavce 3 písm. e).

30) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, v platném znění.

31) Nařízení Komise (EU) č. 73/2010 ze dne 26. ledna 2010, kterým se stanoví požadavky na jakost leteckých dat a leteckých informací pro jednotné evropské nebe.

32) Nařízení komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů, platném znění.“.

CELEX 32008R0216, 32008R1008, 32009L0012, 32004R0549, 32004R0785, 31993R0095, 32004L0082, 32010R0996

97. Za § 93 se vkládají nové § 93a až 93c, které včetně nadpisů a poznámek pod čarou č. 33 a 34 znějí:

„§ 93a

Správní delikty právnických a podnikajících fyzických osob na úseku zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy

(1) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že

- a) v rozporu s § 85x odst. 1 uskutečňuje odbornou přípravu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ bez povolení,
- b) v rozporu s § 85z odst. 1 provádí odborný výcvik psů a psů určených k odhalování výbušnin bez povolení nebo jej provádí v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění detekční a bezpečnostní kontroly²⁷⁾,
- c) v rozporu s § 86c odst. 2 neoznámí, že hodlá vykonávat činnost stálého odesílatele, známého dodavatele palubních zásob nebo známého dodavatele letištních zásob ve stanovené lhůtě nebo v rozporu s § 86c odst. 3 neinformuje Úřad o změně skutečností uvedených v oznámení, nebo
- d) v rozporu s § 86d odst. 4 zpřístupní skutečnost obsaženou v rozhodnutí, kterým byla stanovena základní opatření,

(2) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako

- a) provozovatel letiště
1. v rozporu s § 85m odst. 1 provozuje letiště bez schváleného bezpečnostního programu letiště,

2. v rozporu s § 85m odst. 3 nebo neoznámí Úřadu jiné změny bezpečnostního programu,
 3. v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ nezajistí plnění opatření a postupů uvedených v bezpečnostním programu letiště, nebo
 4. nesplní některou z povinností podle § 85n odst. 1 nebo 2, nebo takovou povinnost plní v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění detekční a bezpečnostní kontroly²⁷⁾.
- b) provozovatel letiště nebo jako letecký dopravce
1. v rozporu s § 85p odst. 1 nezajistí provádění detekční kontroly cestujících, kabinových a zapsaných zavazadel,
 2. v rozporu s § 85q nezajistí následnou ochranu cestujících, kabinových zavazadel a zapsaných zavazadel,
 3. v rozporu s § 86f nepřijme mimořádná opatření, změnu mimořádných opatření, neoznámí přijetí, změnu nebo zrušení mimořádných opatření, nebo nesplní povinnost vyplývající z mimořádného opatření nařízeného Úřadem, nebo
 4. v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění detekční a bezpečnostní kontroly²⁷⁾ vydá letištní identifikační průkaz nebo povolení vjezdu, nebo letištní identifikační průkaz nebo povolení vjezdu neodejme.
- c) osoba provádějící detekční nebo bezpečnostní kontrolu provede tuto kontrolu v rozporu s § 85d, nebo ji provede v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění detekční a bezpečnostní kontroly²⁷⁾.
- d) letecký dopravce
1. v rozporu s § 85o nezajistí, aby informace o bezpečnostní prohlídce letadla byla uchovávána na palubě letadla, nebo
 2. v rozporu s § 85p odst. 5 nezajistí bezpečné doprovázení a uložení věci, k jejímuž vnesení byl udělen souhlas, v prostoru letiště nebo na palubě letadla,
- e) poskytovatel letových provozních služeb v rozporu s § 85r nevypracuje nebo nedodrжуje bezpečnostní program nebo jej na žádost Úřadu nezpřístupní,
- f) schválený agent pověří fyzickou nebo právnickou osobu prováděním bezpečnostní kontroly v souvislosti s nákladem a poštovními zásilkami mimo svou provozovnu v rozporu s § 85s odst. 1,
- g) osoba pověřená schváleným agentem prováděním bezpečnostní kontroly v souvislosti s nákladem a poštovními zásilkami
1. provádí tuto bezpečnostní kontrolu v rozporu s § 85s odst. 2 bez souhlasu Úřadu nebo ji provádí v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění detekční a bezpečnostní kontroly²⁷⁾, nebo
 2. v rozporu s § 85s odst. 4 bezodkladně neoznámí změnu skutečností majících vliv na udělení souhlasu,
- h) zaměstnavatel fyzické osoby, která má vykonávat pracovní činnosti stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾,
1. v rozporu s § 85v nepodrobí uchazeče o zaměstnání přijímacímu řízení nebo toto přijímací řízení provede v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění detekční a bezpečnostní kontroly²⁷⁾, nebo
 2. v rozporu s § 85w nezajistí, aby tyto pracovní činnosti plnily fyzické osoby, které úspěšně absolvovaly odbornou přípravu,
- i) osoba zajišťující provádění detekční kontroly,
1. v rozporu s § 86a umožní užití psa určeného k odhalování výbušnin, aniž bylo osobě plnící úkoly psovoda vydáno povolení k výkonu této činnosti, nebo

2. v rozporu s § 86b odst. 1 provádí detekční kontrolu odlišným způsobem, než jaký stanoví přímo použitelný předpis Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, bez povolení nebo v rozporu s podmínkami v něm stanovenými,
- i) příjemce základních opatření
1. nedodržuje základní opatření stanovená podle § 86d odst. 1,
 2. v rozporu s § 86d odst. 3 neinformuje o skutečnostech významných pro posouzení obsahu a rozsahu výkonu jeho činnosti, nebo
 3. v rozporu s § 86d odst. 5 vykonává činnost, s níž přímo souvisí stanovená základní opatření, přede dnem vykonatelnosti rozhodnutí o jejich stanovení,
- k) osoba, která je povinna používat normy ochrany letectví před protiprávními činy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, nevypracuje nebo neaktualizuje bezpečnostní program, nezajistí plnění opatření a postupů v něm stanovených, nebo bezpečnostní program nepředloží na výzvu Úřadu,
- l) schválený agent, známý odesílatel, schválený dodavatel palubních zásob, školitel nebo přepravce nákladu či poštovních zásilek podrobených bezpečnostní kontrole vykonává tuto činnost v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění detekční a bezpečnostní kontroly²⁷⁾ bez schválení Úřadu,
- m) stálý odesílatel, známý dodavatel palubních zásob, známý dodavatel letištních zásob v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění detekční a bezpečnostní kontroly²⁷⁾
1. vykonává tyto činnosti, ačkoliv nebyl k provádění této činnosti jmenován, nebo
 2. provádí dodávky palubních a letištních zásob nebo manipuluje se zásilkami, nebo
- n) schválený agent, letecký dopravce nebo provozovatel letiště v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění detekční a bezpečnostní kontroly²⁷⁾ neodejme jmenování stálým odesílatelem, známým dodavatelem palubních zásob nebo známým dodavatelem letištních zásob.

(3) Za správní delikt se uloží pokuta

- a) do 500 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. c) nebo odstavce 2 písm. c), d) bodu 1, písm. j) bodu 2 nebo písm. n),
- b) od 50 000 Kč do 1 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. d) nebo odstavce 2 písm. a) bodu 2, písm. b) bodu 4, písm. d) bodu 2, písm. g) bodu 2, písm. i), písm. j) bodu 1 nebo 3, písm. k) nebo písm. m) bodu 2,
- c) od 75 000 Kč do 3 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. a) nebo b) nebo odstavce 2 písm. a) bodu 3, písm. e), f), písm. g) bodu 1, písm. h), l) nebo písm. m) bodu 1, nebo
- d) od 100 000 Kč do 5 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. a) bodu 1 nebo 4 nebo písm. b) bodu 1 až 3.

(4) Za správní delikt se uloží zákaz činnosti do 2 let, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. a) bodu 4 nebo písm. b) bodu 1 nebo 2.

§ 93b

Správní delikty právnických a podnikajících fyzických osob na úseku užívání vzdušného prostoru

(1) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím uspořádání toku

letového provozu²⁹⁾ nezajistí v případě pozastavení platnosti letového plánu jeho aktualizaci nebo zrušení.

(2) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím udělování průkazu způsobilosti a podmínky výkonu činnosti řídicího letového provozu²⁸⁾

a) jako poskytovatel letových navigačních služeb nezajistí, aby činnost řídicího letového provozu, řídicího letového provozu žáka nebo instruktora vykonávala osoba s platným průkazem způsobilosti,

b) jako organizace zajišťující výcvik řídicích letového provozu, řídicích letového provozu žáků nebo výcvik instruktorů,

1. provádí výcvik řídicích letového provozu, řídicích letového provozu žáků nebo výcvik instruktorů bez osvědčení nebo v rozporu s podmínkami v něm stanovenými,

2. pověří prováděním zkoušek v rámci výcviku řídicích letového provozu, řídicích letového provozu žáků a instruktorů fyzickou osobu, která nebyla pro tuto činnost schválena Úřadem nebo která není držitelem platného průkazu způsobilosti, nebo

3. nepředloží Úřadu ke schválení změny v osnovách výcvikových kurzů, plánech vstupního a místního výcviku nebo místních systémech odborné způsobilosti.

(3) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že

a) v rozporu s § 46 odst. 1 nebo § 49 odst. 1 poskytuje letecké služby bez pověření nebo souhlasu, nebo

b) v rozporu s § 49a odst. 1 poskytuje

1. letové navigační služby bez osvědčení vydaného podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi¹⁸⁾, nebo

2. letové provozní služby a meteorologické služby bez určení Úřadem nebo v rozporu s § 49 odst. 4.

(4) Za správní delikt se uloží pokuta

a) do 100 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1,

b) do 500 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. b) bodu 3,

c) od 50 000 Kč do 1 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. a) nebo písm. b) bodu 2, nebo

d) od 100 000 Kč do 5 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. b) bodu 1 nebo podle odstavce 3 písm. a) nebo písm. b) bodu 1 nebo 2.

(5) Za správní delikt se uloží zákaz činnosti do 2 let, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. b) bodu 1 nebo podle odstavce 3 písm. a) nebo písm. b) bodu 1 nebo 2.

§ 93c

Správní delikty právnických a podnikajících fyzických osob na úseku ochrany práv cestujících v rámci provozování obchodní letecké dopravy

(1) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím práva osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě³³⁾

a) jako letecký dopravce, provozovatel cestovní kanceláře nebo cestovní agentury

1. nezpřístupní veřejnosti ve formě a jazycích dostupných cestujícím bezpečnostní pravidla vztahující se na přepravu osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností

pohybu a orientace, včetně pravidel pro omezení přepravy těchto osob nebo přepravy jejich vybavení pro mobilitu z důvodu velikosti letadla,

2. nevynaloží přiměřené úsilí, aby osobě se zdravotním postižením nebo osobě s omezenou schopností pohybu a orientace, které oprávněně odmítne rezervaci, navrhl přijatelnou alternativu přepravy,

3. nepřijme na všech svých prodejních místech, včetně prodeje s využitím prostředků komunikace na dálku, veškerá nezbytná opatření k přijetí oznámení o potřebě pomoci od osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace, nebo nezajistí, aby přijaté oznámení bylo předáno řádně a včas,

4. neinformuje ve stanovené lhůtě nebo stanoveným způsobem osobu se zdravotním postižením nebo osobu s omezenou schopností pohybu a orientace, které oprávněně odmítli rezervaci nebo kterou odmítli přijmout na palubu, o důvodech, které ho k tomu vedly,

5. bezdůvodně odmítne osobě se zdravotním postižením nebo osobě s omezenou schopností pohybu a orientace provedení rezervace pro let, nebo odmítne přijmout tuto osobu na palubu, ačkoliv má tato osoba platnou letenku a rezervaci, nebo

6. nenabídne osobě, které byl odepřen nástup na palubu letadla z důvodu jejího zdravotního postižení nebo omezené schopnosti pohybu a orientace, nebo osobě, která tuto osobu doprovází, proplacení výdajů nebo přesměrování,

b) jako provozovatel letiště

1. nestanoví normy kvality pro pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, neurčí prostředky potřebné pro jejich splnění nebo své normy kvality nezveřejní,

2. neurčí místa příjezdu a odjezdu v areálu letiště, na kterých mohou osoby se zdravotním postižením nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace snadno oznámit svůj příjezd, neposkytne na těchto místech základní informace o letišti nebo tato místa jasně neoznačí, nebo

3. nezajistí, aby byla osobě se zdravotním postižením nebo osobě s omezenou schopností pohybu a orientace poskytnuta bezúplatně pomoc tak, aby se tato osoba byla schopna zúčastnit se letu, na který má rezervaci,

c) jako letecký dopravce nebo provozovatel letiště

1. nezajistí, aby všechny osoby, které využívají k tomu, aby poskytovaly přímou pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, měly znalosti o tom, jak vyhovět zvláštním potřebám těchto osob, nebo

2. nezajistí, aby všichni jeho zaměstnanci prošli školením o problematice zdravotního postižení, nebo

3. nezajistí školení o rovnoprávnosti zdravotně postižených osob a o problematice zdravotního postižení veškerému personálu letiště, který přichází do přímého styku s cestující veřejností, nebo

d) jako letecký dopravce neposkytne osobě se zdravotním postižením nebo osobě s omezenou schopností pohybu a orientace při odletu, příletu nebo tranzitu na letišti, bezúplatně pomoc.

(2) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím informování v letecké dopravě³⁴⁾ jako smluvní letecký dopravce

a) při provádění rezervace neinformuje cestujícího o totožnosti provozujícího leteckého dopravce nebo dopravců nebo o jejich změně po provedení rezervace,

b) neposkytne cestujícímu, který se rozhodl neletět s leteckým dopravcem podléhajícím zákazu provozování letecké dopravy, proplacení výdajů nebo přesměrování, nebo

c) nevymezení povinnost informovat cestující o totožnosti provozujícího leteckého dopravce nebo dopravců ve všeobecných prodejních podmínkách vztahujících se ke smlouvě o

přepravě.

(3) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím náhrady a pomoc cestujícím v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu^{1g)} jako letecký dopravce

a) nesplní informační povinnost, nezajistí přesměrování letu nebo neproplatí výdaje s tím spojené, nezajistí péči nebo neuhradí škodu vzniklou v souvislosti s odepřením nástupu na palubu letadla, zrušením či zpožděním letu, nebo

b) jako letecký dopravce požaduje doplatit rozdíl v ceně letenky nebo jej nevrátí, umístil-li cestujícího do vyšší nebo nižší třídy, než pro kterou byla letenka zakoupena, v souvislosti s odepřením nástupu na palubu letadla, zrušením nebo zpožděním letu.

(4) Za správní delikt se uloží pokuta

a) do 300 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. a) bodu 1 nebo 4 nebo písm. c) bodu 2 nebo 3, nebo podle odstavce 2 písm. a) nebo c),

b) do 500 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. a) bodu 2 nebo 3, písm. b) bodu 1 nebo 2 nebo písm. c) bodu 1 nebo podle odstavce 3 písm. b), nebo

c) od 50 000 Kč do 1 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. a) bodu 5 nebo 6, písm. b) bodu 3 nebo písm. d), odstavce 2 písm. b) nebo odstavce 3 písm. a).

33) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006.

34) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, v platném znění.“

CELEX 32008R0300, 32010R0255, 32008R0216, 32004R0549, 32006R1107, 32005R2111, 32004R0261

98. Za § 93c se vkládají označení a nadpis nového dílu 3, které znějí:

„Díl 3

Společná ustanovení ke správním deliktům“.

99. § 94 zní:

„§ 94

(1) Právnická osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila.

(2) Při určení výměry pokuty právnické osobě se přihlédne k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání, jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl spáchán.

(3) Odpovědnost za správní delikt zaniká a přestupek fyzické osoby nelze projednat, jestliže správní orgán nezahájil řízení do 2 let od okamžiku, kdy se dozvěděl o jeho spáchání, nejpozději však do 5 let ode dne, kdy byl spáchán.

(4) Zákaz činnosti lze právnické osobě uložit jen tehdy, byl-li správní delikt spáchán touto činností nebo v souvislosti s ní. Do doby zákazu činnosti se započítává doba, po kterou již právnická osoba nesměla na základě opatření správního orgánu učiněného v souvislosti s projednávaným správním deliktem tuto činnost vykonávat.

(5) Na odpovědnost za jednání, k němuž došlo při podnikání fyzické osoby⁸⁾ nebo v přímé souvislosti s ním, se vztahují ustanovení zákona o odpovědnosti a postihu právnické osoby.

(6) Správní delikty podle tohoto zákona projednává v prvním stupni:

- a) Ministerstvo dopravy nebo Úřad podle své působnosti uvedené v § 88 a 89, jde-li o
1. přestupky, s výjimkou přestupků podle § 92 odst. 2 písm. c) nebo § 92 odst. 3 písm. e), nebo
 2. správní delikty, s výjimkou správních deliktů podle § 93 odst. 3 písm. f), § 93 odst. 4 písm. a) a správních deliktů podle § 93c odst. 1 písm. a) nebo § 93c odst. 2, je-li pachatelem tohoto správního deliktu provozovatel cestovní kanceláře nebo cestovní agentury,
 - b) útvar Policie České republiky, který je podle zvláštního právního předpisu^{5j)} příslušný k provádění hraniční kontroly, jde-li o správní delikty podle § 93 odst. 4 písm. a),
 - c) obecní živnostenský úřad, jde-li o správní delikty podle § 93c odst. 1 písm. a) nebo § 93c odst. 2, je-li pachatelem tohoto správního deliktu provozovatel cestovní kanceláře nebo cestovní agentury, nebo
 - d) Ústav, jde-li o přestupky podle § 92 odst. 2 písm. c) nebo § 92 odst. 3 písm. e), nebo o správní delikty podle § 93 odst. 3 písm. f).

(7) O odvolání proti rozhodnutí Policie České republiky podle odstavce 6 písm. b) rozhoduje Ministerstvo vnitra.

(8) Pokutu uloženou podle tohoto zákona vybírá orgán, který ji uložil. Příjem z pokut je příjmem státního rozpočtu, s výjimkou pokut uložených podle odstavce 6 písm. c) obecním živnostenským úřadem, které jsou příjmem rozpočtu příslušné obce s rozšířenou působností.“.

100. § 94a se včetně nadpisu zrušuje.

101. § 95 se zrušuje.

102. V § 98 se odstavec 2 zrušuje.

Dosavadní odstavec 3 se označuje jako odstavec 2.

103. Za § 98 se vkládá nový § 98a, který zní:

„§ 98a

(1) Za účelem statistického zjišťování předává Ministerstvu dopravy

- a) provozovatel letiště
1. údaje o počtu pohybů letadel, počtu odbavených cestujících, množství odbaveného nákladu a pošty na letišti za kalendářní rok, a to nejpozději do konce dubna následujícího kalendářního roku,
 2. údaje o počtu pohybů letadel, počtu odbavených cestujících, množství odbaveného nákladu a pošty na letišti a o počátečním a konečném místě uskutečněných obchodních letů za uplynulé čtvrtletí, jde-li o mezinárodní letiště, které odbavuje nejméně 90 % z celkově přepravovaných cestujících nebo nákladu v České republice, nebo o letiště odbavující alespoň 1 milion cestujících nebo 100 tisíc tun nákladu ročně, a to vždy nejpozději do konce února, května, srpna a listopadu v příslušném kalendářním roce,
 3. údaje o výnosech, nákladech a investicích provozovatele letiště a o počtu a struktuře jeho zaměstnanců, jde-li o mezinárodní letiště, které odbavuje nejméně 90 % z celkově

přepravovaných cestujících nebo nákladu v České republice, nebo o letiště odbavující alespoň 1 milion cestujících nebo 100 tisíc tun nákladu ročně, a to nejpozději do konce dubna následujícího kalendářního roku,

b) tuzemský letecký dopravce

1. údaje o počtu jím přepravených cestujících, nákladu a pošty a o využití kapacitě jím provozovaných letadel za kalendářní rok, a to vždy nejpozději do konce dubna následujícího kalendářního roku,

2. údaje o počtu a typu jím provozovaných letadel, jejich nabízené a využití kapacitě, o počtu a struktuře leteckého personálu a o mzdových nákladech s ním souvisejících, za kalendářní rok, a to vždy nejpozději do konce března následujícího kalendářního roku,

3. údaje o spotřebě paliva na uskutečněné lety podle typu letadla za kalendářní rok, a to vždy nejpozději do konce února následujícího kalendářního roku,

c) tuzemský letecký dopravce provozující alespoň jedno letadlo s celkovým počtem sedadel pro cestující vyšším než 30 nebo letadlo výhradně pro přepravu nákladu a pošty s maximální vzletovou hmotností více než 10 tun

1. údaje o počtu jím přepravených cestujících, nákladu a pošty a o využití kapacitě jím provozovaných letadel za kalendářní měsíc, a to vždy nejpozději do konce druhého kalendářního měsíce následujícího po měsíci rozhodném pro předávání těchto údajů,

2. údaje o počátečním a konečném místě uskutečněných obchodních letů za uplynulé čtvrtletí, a to vždy nejpozději do konce února, května, srpna a listopadu v příslušném kalendářním roce,

3. rozvahu, výkaz zisků a ztrát, prohlášení o nerozděleném zisku a kategorizaci výnosů podle přepravených osob, nákladu a pošty a podle toho, zda jde o provozování pravidelné nebo nepravidelné obchodní letecké dopravy, za kalendářní rok, a to vždy nejpozději do konce dubna následujícího kalendářního roku,

d) tuzemský letecký dopravce provozující mezinárodní pravidelnou obchodní leteckou dopravu údaje o počtu uskutečněných letů, typu jím provozovaných letadel, organizačním a zeměpisném vymezení provozu letadel, nabízené kapacitě jím provozovaných letadel a počtu přepravených cestujících, nákladu a pošty za kalendářní rok, a to nejpozději do konce února následujícího kalendářního roku,

e) poskytovatel letových provozních služeb

1. údaje o výnosech, nákladech a investicích a údaje o počtu a struktuře jeho zaměstnanců za kalendářní rok, a to vždy nejpozději do konce května následujícího kalendářního roku,

2. údaje o poskytnutých letových provozních službách za kalendářní rok, a to vždy nejpozději do konce března následujícího kalendářního roku.

(2) Poskytovatel odbavovacích služeb průběžně předává provozovateli letiště údaje o počtu jím odbavených cestujících.

(3) Jednotlivé údaje předávané za účelem statistického zjišťování Ministerstvu dopravy, údaje o počtu odbavených cestujících předávané poskytovatelem odbavovacích služeb provozovateli letiště a jejich strukturu stanoví prováděcí právní předpis.“.

104. V § 99 se odstavec 1 zrušuje a zároveň se zrušuje označení odstavce 2.

105. V § 99 se slova „a spojů“ zrušují.

106. V § 99a odst. 3 se slova „§ 22j odst. 2, § 55a odst. 8 a“ zrušují.

107. V § 102 odstavec 1 zní:

„(1) Ministerstvo dopravy vydá právní předpis k provedení § 4 odst. 2 písm. d), § 4 odst. 4, § 5 odst. 2, § 5a odst. 2, § 7 odst. 8, § 12 odst. 2 písm. b), § 12a odst. 7, § 16 odst. 1 a 2, § 17 odst. 1 a 3, § 17a odst. 1, § 17b odst. 5, § 17d odst. 4, § 22 odst. 2 a 8, § 22a odst. 1, § 25 odst. 3, § 26 odst. 2, § 32 odst. 1 a 3, § 34a odst. 4, § 35 odst. 1 a 3, § 42b odst. 8, § 42c odst. 2, § 44 odst. 6, § 45 odst. 4, § 47 odst. 2, § 49c odst. 2, § 49f odst. 2, § 49g odst. 2, § 51a odst. 11, § 53 odst. 2, § 55a odst. 6, § 55c odst. 5, § 55d odst. 5, § 58 odst. 2, § 67 odst. 4, § 74 odst. 3, § 76 odst. 3, § 81 odst. 8, § 82 odst. 6, § 84b odst. 3, § 84c odst. 8, § 85j odst. 6, § 85m odst. 4, § 85r odst. 3, § 85x odst. 7, § 85y odst. 3, § 85z odst. 6, § 86b odst. 6, § 90 odst. 4, § 91a odst. 11, § 98 odst. 2 a § 98a odst. 3 tohoto zákona.“.

Čl. II

Přechodná ustanovení

1. Osvědčení způsobilosti letiště vydané podle § 34a odst. 2 a 3 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se považuje za rozhodnutí o schválení provozní způsobilosti letiště vydané podle § 34a odst. 2 a § 34d zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

2. Pověření poskytováním letových provozních služeb nebo meteorologických služeb vydané podle § 49a odst. 2 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se považuje za rozhodnutí o určení k poskytování letových provozních služeb nebo meteorologických služeb vydané podle § 49a odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

3. Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod zřízený podle § 55a odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se považuje za Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod podle § 55 odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

4. Pověření shromažďováním a analyzováním informací o incidentech a leteckých nehodách, při nichž nedošlo k usmrcení osob, určování jejich příčin a vypracovávání závěrů a bezpečnostních doporučení vydané podle § 55b odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se považuje za pověření zjišťováním příčin incidentů a leteckých nehod, při nichž nedošlo k usmrcení osob, vydané podle § 55c odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

5. Převážní právo udělené podle § 70a odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona, zůstává v platnosti v rozsahu a za podmínek, za kterých bylo uděleno.

6. Na využívání převážního práva uděleného podle § 70a odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se § 70d zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, nepoužije.

7. Povolení k provozování pravidelné obchodní letecké dopravy zahraničním leteckým dopravcem vydané podle § 71 odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se považuje za povolení k provozování pravidelné obchodní letecké dopravy leteckým dopravcem ze třetí země vydané podle § 71 odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

8. Povolení k provozování nepravidelné obchodní letecké dopravy zahraničním leteckým dopravcem vydané podle § 71 odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se považuje za povolení k provozování nepravidelné obchodní letecké dopravy leteckým dopravcem ze třetí země vydané podle § 71c odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

9. Národní programy vydané podle § 85 odst. 3 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se považují za národní programy vydané podle § 85a odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

10. Fyzická osoba, která vstupuje bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ je povinna požádat do 12 měsíců ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona o ověření spolehlivosti podle § 85e odst. 2 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona; to neplatí, jde-li o osobu podle § 85e odst. 2 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona. Do doby vydání dokladu o spolehlivosti podle § 85i zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, zastavení řízení o žádosti podle věty první nebo nabytí právní moci rozhodnutí o žádosti podle věty první, se žadatel považuje za osobu spolehlivou.

11. Provozovatel letiště je povinen požádat do 12 měsíců ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona o schválení bezpečnostního programu letiště podle § 85m odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona. Do doby nabytí právní moci rozhodnutí o žádosti podle věty první nebo zastavení řízení o žádosti podle věty první se bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy takového provozovatele letiště schválený podle § 85a odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona, považuje za bezpečnostní program letiště schválený podle § 85m odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

12. Osvědčení k provádění školení na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy vydané podle § 85l odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se považuje za povolení k uskutečňování odborné přípravy vydané podle § 85x odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

13. Fyzická nebo právnická osoba, která vykonává činnost stálého odesílatele, známého dodavatele palubních zásob nebo známého dodavatele letištních zásob podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, nebo která přepravuje náklad nebo poštovní zásilky podrobené bezpečnostní kontrole, je povinna oznámit do 3 měsíců ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona tuto skutečnost podle § 86c odst. 2 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona; neučiní-li tak, nesmí takovou činnost nadále vykonávat.

14. Fyzické nebo právnické osobě, která provozuje letiště nebo obchodní leteckou dopravu, nebo vykonává činnost schváleného agenta, známého odesílatele, schváleného dodavatele palubních zásob nebo školitele podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, stanoví Úřad pro civilní letectví do 60 dnů ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona základní opatření podle § 86d odst.

1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona. Do doby vykonatelnosti rozhodnutí, kterým byla stanovena základní opatření, se na osobu podle věty první § 86d odst. 5 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, nepoužije; to neplatí, sdělil-li takové osobě Úřad pro civilní letectví, že jí základní opatření nestanoví z důvodu podle § 86d odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

15. Správní řízení podle zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona, zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona a do tohoto dne pravomocně neskončená se dokončí a práva a povinnosti s nimi související se posuzují podle dosavadních právních předpisů.

ČÁST DRUHÁ

Změna zákona o živnostenském podnikání

Čl. III

V § 3 odst. 3 zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon) zní, ve znění zákona č. 286/1995 Sb., zákona č. 19/1997 Sb., zákona č. 356/1999 Sb. a zákona č. 167/2004 Sb. písmeno v) zní:

„v) provozování letišť, provozování obchodní letecké dopravy a leteckých prací, poskytování leteckých služeb a uskutečňování odborné přípravy v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy^{23f)}“.

ČÁST TŘETÍ

Změna zákona o správních poplatcích

Čl. IV

V příloze k zákonu č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění zákona č. 217/2005 Sb., zákona č. 228/2005 Sb., zákona č. 361/2005 Sb., zákona č. 444/2005 Sb., zákona č. 545/2005 Sb., zákona č. 553/2005 Sb., zákona č. 48/2006 Sb., zákona č. 56/2006 Sb., zákona č. 57/2006 Sb., zákona č. 81/2006 Sb., zákona č. 109/2006 Sb., zákona č. 112/2006 Sb., zákona č. 130/2006 Sb., zákona č. 136/2006 Sb., zákona č. 138/2006 Sb., zákona č. 161/2006 Sb., zákona č. 179/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 215/2006 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 227/2006 Sb., zákona č. 235/2006 Sb., zákona č. 312/2006 Sb., zákona č. 575/2006 Sb., zákona č. 106/2007 Sb., zákona č. 261/2007 Sb., zákona č. 269/2007 Sb., zákona č. 374/2007 Sb., zákona č. 379/2007 Sb., zákona č. 38/2008 Sb., zákona č. 130/2008 Sb., zákona č. 140/2008 Sb., zákona č. 182/2008 Sb., zákona č. 189/2008 Sb., zákona č. 230/2008 Sb., zákona č. 239/2008 Sb., zákona č. 254/2008 Sb., zákona č. 296/2008 Sb., zákona č. 297/2008 Sb., zákona č. 301/2008 Sb., zákona č. 309/2008 Sb., zákona č. 312/2008 Sb., zákona č. 382/2008 Sb., zákona č. 9/2009 Sb., zákona č. 141/2009 Sb., zákona č. 197/2009 Sb., zákona č. 206/2009 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 281/2009 Sb., zákona č. 291/2009 Sb., zákona č. 301/2009 Sb., zákona č. 346/2009 Sb., zákona č. 420/2009 Sb., zákona č. 132/2010 Sb., zákona č. 148/2010 Sb., zákona č. 153/2010 Sb., zákona č. 160/2010 Sb., zákona č. 343/2010 Sb., zákona č. 427/2010 Sb., zákona č. 30/2011 Sb., zákona č. 105/2011 Sb., zákona č. 133/2011 Sb., zákona č. 134/2011

Sb., zákona č. 152/2001 Sb., zákona č. 188/2011 Sb., zákona č. 245/2011 Sb., zákona č. 249/2011 Sb., zákona č. 255/2011 Sb., zákona č. 262/2011 Sb., zákona č. 300/2011 Sb., zákona č. 308/2011 Sb., zákona č. 329/2011 Sb., zákona č. 344/2011 Sb., zákona č. 349/2011 Sb., zákona č. 350/2011 Sb., zákona č. 357/2011 Sb., zákona č. 367/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 428/2011 Sb., zákona č. 457/2011 Sb., zákona č. 458/2011 Sb., 472/2011 Sb., zákona č. 19/2012 Sb., zákona č. 37/2012 Sb., zákona č. 53/2012 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 169/2012 Sb., zákona č. 172/2012 Sb., zákona č. 202/2012 Sb. znějí, zákona č. 221/2012 Sb., zákona č. 225/2012 Sb., zákona č. 274/2012 Sb., zákona č. 350/2012 Sb. a zákona č. 359/2012 Sb., položky č. 45 až 57 včetně poznámek pod čarou č. 75 až 79 znějí:

„Položka 45

a) Vydání povolení k provozování letiště nebo ke stanovení jeho druhu

- mezinárodní veřejné	Kč	20 000
- mezinárodní neveřejné	Kč	15 000
- vnitrostátní veřejné	Kč	10 000
- vnitrostátní neveřejné	Kč	5 000

b) Změna povolení k provozování letiště

nebo ke stanovení jeho druhu 15 % sazby poplatků podle
písmene a) této položky

c) Schválení provozní způsobilosti letiště

pro letadla s maximální vzletovou hmotností

- vyšší než 10 tun	Kč	50 000
- 10 tun a nižší	Kč	15 000

Osvobození:

Od poplatku podle písmene a) této položky jsou osvobozeny subjekty zajišťující integrovaný záchranný systém.

Položka 46

Vydání rozhodnutí o souhlasu ke zřizování zařízení a provádění činností, které nesouvisí s leteckým provozem v ochranném pásmu leteckých staveb

Kč 5 000

Položka 47

a) Vydání licence tuzemskému leteckému dopravci k provozování pravidelné obchodní letecké dopravy

Kč 80 000

b) Vydání licence tuzemskému leteckému dopravci k provozování nepravidelné obchodní letecké dopravy letadlem s maximální vzletovou hmotností

- 10 tun a nižší nebo s celkovým počtem sedadel pro cestující 20 včetně a menším

Kč 30 000

- vyšší než 10 tun nebo s celkovým počtem sedadel pro cestující větším než 20

Kč 80 000

c) Prodloužení platnosti nebo jiná změna osvědčení leteckého provozovatele nebo změna licence

Kč 3 000

Poznámka

Úkon zpoplatňovaný podle této položky zahrnuje i vydání osvědčení leteckého provozovatele Úřadem pro civilní letectví.

Položka 48

a) Zápis do rejstříku letadel nebo výmaz z rejstříku letadel anebo změna údajů zapisovaných do rejstříku letadel pro letadla s maximální vzletovou hmotností

- vyšší než 10 tun

Kč 8 000

- 10 tun a nižší

Kč 3 000

b) Vydání průkazu způsobilosti člena leteckého personálu nebo jeho duplikátu

Kč 1 000

c) Další vydání průkazu způsobilosti člena leteckého personálu z důvodu změny údajů nebo z důvodu jeho zaplnění apod.

Kč 100

d) Teoretická zkouška pro vydání průkazu způsobilosti leteckého personálu nebo kvalifikace IR

Kč 5000

e) Ostatní teoretické zkoušky včetně zkoušky z angličtiny

Kč 2000

f) Ověření odborné způsobilosti praktickou zkouškou

Kč 500

g) Vydání dokladu letadla (palubní deník, letadlová kniha apod.)

Kč 500

h) Zápis a výmaz zástavního práva k letadlu nebo jeho části

Kč 2000

i) Přidělení letadlové adresy

Kč 500

Poznámky

1. Úkon zpoplatňovaný podle písmene a) této položky zahrnuje i vydání osvědčení, dokladů, popřípadě potvrzení o vlastnictví letadla podle zvláštního právního předpisu upravujícího civilní letectví³⁵⁾.

2. Úkon zpoplatňovaný podle písmene g) se vybere v případě vydání druhého a dalších dokladů letadla. První vydání dokladu je zpoplatněno v poplatku za zápis letadla do rejstříku letadel.

Položka 49

a) Udělení oprávnění k vývoji, projektování, výrobě, zkouškám, údržbě, opravám, modifikacím a konstrukčním změnám letadel, jejich součástí a výrobků letecké techniky³⁵⁾

Kč 20 000

b) Vydání osvědčení o oprávnění k údržbě organizací^{35a)}, k výrobě organizací^{35b)}, nebo schvalovacího dopisu k výrobě organizací⁷⁵⁾

- do 10 zaměstnanců	Kč	15 000
- 11 - 30 zaměstnanců včetně	Kč	30 000
- 31 - 50 zaměstnanců včetně	Kč	45 000
- nad 50 zaměstnanců	Kč	60 000

c) Udělení oprávnění k vývoji, projektování, výrobě, zkoušení, instalacím, údržbě, opravám, modifikacím a konstrukčním změnám leteckých pozemních zařízení

Kč 20 000

d) Vydání osvědčení o oprávnění organizace k řízení zachování letové způsobilosti^{35a)}

- bezmotorových letadel a letadel s pístovým motorem/motory
Kč 15 000

- letadel s turbínovým motorem/motory

Kč 40 000

e) Vydání doporučení pro zahraniční letecký úřad pro vydání oprávnění k údržbě v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie⁷⁶⁾ nebo mezinárodní smlouvou, která je součástí právního řádu.

50 % poplatku pod písmenem b)

Poznámky

1. Při žádosti organizace na prodloužení platnosti nebo změnu oprávnění se vybírá poplatek ve výši 1/3 sazby této položky. U písmene b) se vybírá poplatek podle aktuálního počtu zaměstnanců v době podání žádosti a u písmene d) se vybírá poplatek podle nově schvalovaného rozsahu oprávnění.

2. Počtem zaměstnanců organizace uvedených v písmenu b) se rozumí počet zaměstnanců přímo zapojených do provádění, řízení, plánování, technického a materiálního zabezpečení údržby, resp. výroby včetně systému jakosti.

3. U položek b) a d) se vybírá roční udržovací poplatek ve výši 1/3 poplatku za udělení oprávnění.

4. Za udělení výjimky v maximální délce trvání dvou měsíců pro vydané oprávnění podle přímo použitelného předpisu Evropské unie⁷⁶⁾ se vybírá poplatek ve výši 10 % sazby za vydané oprávnění.

5. Za udělení výjimky s dobou platnosti delší než 2 měsíce a za udělení opakované výjimky pro vydané oprávnění podle přímo použitelného předpisu Evropské unie 76) se vybírá poplatek ve výši 30 % sazby za vydané oprávnění.

Položka 50

a) Vydání osvědčení pro výcvik leteckého personálu

Kč 20 000

b) Uznání platnosti zahraničního průkazu způsobilosti

- jde-li o občana České republiky nebo občana členského státu Evropské unie, jiného státu tvořícího Evropský hospodářský prostor nebo Švýcarské konfederace

Kč 1 000

- jde-li o občana státu, který není členským státem Evropské unie, jiného státu tvořícího Evropský hospodářský prostor nebo Švýcarské konfederace

Kč 3 000

Položka 51

a) Vydání povolení k provádění leteckých prací nebo leteckých činností pro vlastní potřebu

Kč 10 000

b) Vydání povolení k létání letadla bez pilota

Kč 4 000

c) Vydání povolení k létání letadla bez pilota výlučně pro rekreační a sportovní létání

Kč 2 000

d) Prodloužení platnosti nebo změna povolení k provádění leteckých prací nebo leteckých činností pro vlastní potřebu

Kč 1 500

e) Prodloužení platnosti nebo změna povolení k létání letadla bez pilota

Kč 400

f) Prodloužení platnosti nebo změna povolení k létání letadla bez pilota výlučně pro rekreační a sportovní létání

Kč 200

g) Udělení souhlasu k provozování leteckého veřejného vystoupení

Kč 3 000

Poznámka:

V případě propagačních parašutistických akcí jako součástí programů jiných společenských nebo kulturních akcí se poplatek pod písmenem g) snižuje na 1 500 Kč.

Osvobození:

Od poplatku podle písmene g) této položky jsou osvobozena letecká veřejná vystoupení s výhradní účastí letadel bez pilota.

Položka 52

a) Vydání rozhodnutí o pověření podle přímo použitelného předpisu Evropské unie⁷⁷⁾ k poskytování

- letových provozních služeb v rozsahu
oblastní služby řízení, přiblížovací
služby řízení a letištní služby řízení Kč 20 000
- ostatních letových provozních služeb
mimo služby uvedené pod písmenem a)
a meteorologických služeb Kč 10 000

b) Vydání osvědčení k poskytování letových navigačních služeb podle přímo použitelného předpisu Evropské unie⁷⁷⁾ pro

- poskytování letových provozních
služeb v rozsahu oblastní služby řízení Kč 80 000
- poskytování letových provozních
služeb v rozsahu přiblížovací služby řízení
pro letiště s velkou hustotou provozu Kč 50 000
- poskytování letových provozních
služeb v rozsahu letištní služby řízení
pro letiště s velkou hustotou provozu Kč 50 000

- poskytování letových provozních služeb v rozsahu přibližovací služby řízení pro letiště s malou a střední hustotou provozu Kč 30 000
- poskytování letových provozních služeb v rozsahu letištní služby řízení pro letiště s malou a střední hustotou provozu Kč 30 000
- poskytování ostatních letových provozních služeb mimo Kč 10 000
- poskytování meteorologické služby, letecké informační služby, navigačních služeb, komunikačních služeb nebo přehledových služeb Kč 20 000

c) Vydání povolení k poskytování služby při předletové přípravě a monitorování letu nebo při odbavovacím procesu na letišti

Kč 20 000

d) Změna povolení k poskytování služby při předletové přípravě a monitorování letu nebo při odbavovacím procesu na letišti

Kč 2 000

e) Vyhrazení části vzdušného prostoru opatřením obecné povahy, přesáhne-li doba vyhrazení 24 hodin v průběhu tří dnů po sobě jdoucích

Kč 20 000

Poznámky

1. V případě rozhodnutí o pověření podle písmene a) k poskytování více služeb v rámci jednoho rozhodnutí, vybírá se poplatek pouze za jedno pověření s nejvyšší sazbou v rámci vydaného rozhodnutí.

2. V případě vydání osvědčení podle písmene b) k poskytování více letových navigačních služeb v rámci jednoho osvědčení, vybírá se poplatek pouze za jedno poskytování služeb s nejvyšší sazbou v rámci vydaného osvědčení.

3. Za změnu osvědčení vydaného podle písmene b) se vybírá poplatek ve výši 1/3 sazby za vydání osvědčení. V případě doplnění další poskytované služby k již vydanému osvědčení podle písmene b) se vybírá poplatek jako při vydání osvědčení pro tuto službu.

Osvobození:

Od poplatku podle písmene e) jsou osvobozeny akce sportovního charakteru nebo pro potřeby Armády České republiky.

Položka 53

- a) Vydání rozhodnutí o souhlasu ke zkušebnímu létání

Kč 10 000

- b) Prodloužení platnosti nebo změna rozhodnutí o souhlasu ke zkušebnímu létání

Kč 2 000

Položka 54

- a) Vydání rozhodnutí o schválení typu letadla včetně vydání Typového osvědčení (sazba poplatku pod písmenem A)

- b) Vydání rozhodnutí o schválení významné konstrukční změny typu letadla nebo významné modifikace jednotlivého letadla včetně vydání Doplnkového typového osvědčení, schválení modifikace nebo změny Typového osvědčení (sazba poplatku pod písmenem B)

- c) Uznání typu letadla na základě dokladu o schválení typu letadla vydaného zahraničním leteckým úřadem včetně vydání dokladu o uznání způsobilosti typu (sazba poplatku pod písmenem C)

- d) Vydání rozhodnutí o schválení nestandardní opravy (sazba poplatku pod písmenem D)

- e) Vydání Osvědčení hlukové způsobilosti (sazba poplatku pod písmenem E)

Sazba v Kč	A	B	C	D	E
Balóny a vzducholodě	8 000	1 000	4 000	-	-
Kluzáky	15 000	3 000	5 000	1 000	-
Motorizované kluzáky a ultralehká letadla	25 000	5 000	8 000	2 000	2 000
Letouny a vrtulníky do 5 700 kg maximální vzletové hmotnosti včetně	40 000	10 000	10 000	5 000	4 000
Letouny a vrtulníky nad 5 700 kg maximální vzletové hmotnosti	80 000	25 000	35 000	15 000	10 000

- f) Rozhodnutí o schválení nevýznamné konstrukční změny/modifikace

	Sazba v Kč
Balóny a vzducholodě	500

Kluzáky	1 500
Motorizované kluzáky a ultralehká letadla	2 500
Letouny a vrtulníky do 5 700 kg maximální vzletové hmotnosti včetně	5 000
Letouny a vrtulníky nad 5 700 kg maximální vzletové hmotnosti	12 500

Poznámky

1. Poplatek podle písmene b) této položky se vybírá jen za rozhodnutí o schválení významné konstrukční změny typu letadla nebo za významnou modifikaci jednotlivého letadla. Významnou změnou nebo významnou modifikací se pro účely tohoto zákona rozumí takové změny nebo modifikace, které mají podstatný účinek na hmotnost, polohu těžiště, pevnost konstrukce, spolehlivost, provozní charakteristiku nebo jinou charakteristiku ovlivňující letovou způsobilost letadla.

2. Nestandardní opravou se pro účely tohoto zákona rozumí oprava, ke které nejsou podklady součástí instrukcí pro zachování letové způsobilosti zpracovaných držitelem Typového osvědčení při schvalování typu letadla.

Položka 55

a) Vydání osvědčení letové způsobilosti (sazba poplatku pod písmenem F)

b) Prodloužení platnosti osvědčení letové způsobilosti, zvláštního osvědčení letové způsobilosti nebo obnovení letové způsobilosti, která u letadla dočasně zanikla (sazba poplatku pod písmenem G)

c) Vydání zvláštního osvědčení letové způsobilosti

- s platností do 60 dnů včetně (sazba poplatku pod písmenem G)

- s platností nad 60 dnů (sazba poplatku pod písmenem F)

d) Vydání osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely (sazba poplatku pod písmenem F)

e) Vydání exportního osvědčení letové způsobilosti (sazba poplatku pod písmenem F)

f) Vydání povolení k letu

- s platností do 60 dnů včetně (sazba poplatku pod písmenem G)

- s platností nad 60 dnů (sazba poplatku pod písmenem F)

g) Schválení letových podmínek

- pro povolení k letu s platností do 60 dnů (sazba poplatku pod písmenem G)

- pro povolení k letu s platností nad 60 dnů (sazba poplatku pod písmenem F)

h) Vydání osvědčení kontroly letové způsobilosti

- vydání osvědčení kontroly letové způsobilosti na základě předložení doporučení vydaného organizací k řízení zachování letové způsobilosti (sazba poplatku pod písmenem G)

- vydání osvědčení kontroly letové způsobilosti bez předložení doporučení vydaného organizací k řízení zachování letové způsobilosti (sazba pod písmenem F)

i) Vrácení zadrženého osvědčení letové způsobilosti 50 % poplatku pod písmenem F

j) Schválení Programu údržby pro letadlo 50 % sazby poplatku pod písmenem F

k) Schválení změny Programu údržby pro letadlo 10 % sazby poplatku pod písmenem F

l) Schválení MEL pro letadlo 40 % sazby poplatku pod písmenem F

m) Schválení změny MEL pro letadlo 10 % sazby poplatku pod písmenem F

n) Udělení výjimky v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie⁷⁸⁾ s platností do dvou měsíců vztahující se na jedno letadlo se vzletovou hmotností do 5 700 kg

10 % sazby poplatku pod písmenem F

o) Udělení výjimky v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie⁷⁸⁾ s platností do dvou měsíců vztahující se na jedno letadlo se vzletovou hmotností nad 5 700 kg

10 % sazby poplatku pod písmenem F

p) Udělení opakované výjimky v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie⁷⁸⁾ nebo výjimky vztahující se na více letadel nebo výjimky s platností delší než dva měsíce

dle sazby poplatku pod písmenem F

q) Schválení systému technického deníku podle přímo použitelného předpisu Evropské unie⁷⁹⁾

dle sazby poplatku pod písmenem G

Sazba v Kč	F	G
Balóny a vzducholoď	2 000	300

Kluzáky	5 000	300
Motorizované kluzáky a ultralehká letadla	6 000	500
Letouny a vrtulníky do 5700 kg maximální vzletové hmotnosti včetně	10 000	700
Letouny a vrtulníky nad 5700 kg maximální vzletové hmotnosti	25 000	3 000
Motory-pro zástavbu do kluzáků a ultralehkých letadel	2 000	
Motory-pístové	3 000	
Motory-turbovrtulové, turbohřídelové a proudové	5 000	
Vrtule s pevným úhlem nastavení listu	2 000	
Vrtule-přestavitelné na zemi	2 500	
Vrtule-stavitelné za letu	3 000	

Zmocnění

Správní úřad může snížit poplatek na 10 % sazby poplatků podle písmene F za změny v dokladech.

Poznámka

Bude-li vydáváno nové osvědčení letové způsobilosti společně s osvědčením kontroly letové způsobilosti vybírá se poplatek pouze za osvědčení letové způsobilosti.

Položka 56

a) Schválení typu součásti letadla včetně vydání Typového osvědčení

- u motoru (sazba poplatku pod písmenem H)

- u vrtule (sazba poplatku pod písmenem K)

b) Vydání rozhodnutí o schválení významné konstrukční změny typu součásti letadla včetně vydání Doplnkového typového osvědčení nebo změny Typového osvědčení

- u motoru (sazba poplatku pod písmenem I)

- u vrtule (sazba poplatku pod písmenem L)

c) Uznání typu součásti letadla na základě dokladu o schválení typu součásti letadla vydaného leteckým úřadem jiného státu včetně uznání způsobilosti typu

- u motoru (sazba poplatku pod písmenem J)

- u vrtule (sazba poplatku pod písmenem M)

Sazba v Kč	H	I	J
Motory			
- pro zástavbu do kluzáků a ultralehkých letadel	5 000	2 500	2 500
- pístové	10 000	5 000	5 000
- turbovrtulové, turbohřídelové a proudové	20 000	8 000	10 000

Sazba v Kč	K	L	M
Vrtule			
- s pevným úhlem nastavení listu - dřevěné	2 000	1 000	1 000
- s pevným úhlem nastavení listu - kovové a kompozitové	3 000	2 000	2 000
- přestavitelné na zemi	5 000	3 000	3 000
- stavitelné za letu	8 000	4 000	4 000

Poznámka

Významnou konstrukční změnou se pro účely tohoto zákona rozumí změna, která má podstatný účinek na hmotnost, pevnost konstrukce, spolehlivost, provozní charakteristiku nebo jinou charakteristiku ovlivňující letovou způsobilost součásti letadla.

Položka 57

a) Vydání rozhodnutí o schválení typové způsobilosti výrobků letecké techniky k použití v civilním letectví

Kč 2 000

b) Vydání rozhodnutí o schválení způsobilosti leteckých pozemních zařízení

- světelná zařízení a součástí soustav světelných zařízení	Kč	3 000
- pozemní elektronická zabezpečovací zařízení	Kč	5 000
- pozemní zařízení pro diagnostiku a vyhodnocování způsobilosti letadel	Kč	5 000
- pozemní zdroje energií pro letadla	Kč	3 000
- letecké trenažéry	Kč	30 000
- letecké simulátory	Kč	50 000
- zařízení pro měření a vyhodnocování brzdných účinků na pohybovaných plochách letišť	Kč	3 000
- zařízení určená pro přepravu nákladů na palubě letadla	Kč	3 000

c) Prodloužení platnosti rozhodnutí o schválení typové způsobilosti výrobků letecké techniky k použití v civilním letectví

25 % sazby poplatku podle písmene a) této položky.

Předmětem poplatku není

Úkon uvedený v této položce, jde-li o výrobky nepodléhající státnímu dozoru Úřadu pro civilní letectví.

Poznámky

1. Úkon zpoplatňovaný podle této položky zahrnuje i vydání dokladu nebo rozhodnutí.
2. Za vydání rozhodnutí o schválení provozní způsobilosti výrobků se vybírají poplatky podle písmene b) této položky.

75) Nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i certifikaci projekčních a výrobních organizací, v platném znění.

76) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES, v platném znění.

77) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004, o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb), v platném znění.

78) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES, v platném znění.

Nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví, v platném znění.

79) Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů, v platném znění.“.

ČÁST ČTVRTÁ ÚČINNOST

Čl. V

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. července 2014.

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

I. Obecná část

A. Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace

1. Důvod předložení a cíle

1.1 Název

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 další související zákony (dále jen „návrh zákona“).

1.2 Definice problému

V rámci kontinuálního zajišťování slučitelnosti právního řádu České republiky s právem Evropské unie a v souladu s ustanovením § 24 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, bylo aktuálně identifikováno několik sekundárních právních předpisů Evropské unie (dále jen „EU“), u nichž je třeba realizovat jejich implementaci do vnitrostátního práva. Dále byla identifikována nutnost reagovat na požadavky aplikační praxe.

- Jedná se zejména o implementační opatření v oblasti právní úpravy *poskytování letových navigačních služeb v tzv. jednotném evropském nebi* s ohledem na nařízení Komise (EU) č. 255/2010 ze dne 25. března 2010, kterým se stanoví společná pravidla uspořádání toku letového provozu, kdy jsou navrhována toliko nová sankční ustanovení, jakož i nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 550/2004 ze dne 10. března 2004, o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb), kdy je nezbytné provést čl. 10 a formalizovat vztahy a spolupráci při poskytování přeshraničních letových navigačních služeb.
- Za nezbytnou je považována i potřeba reagovat provedením vybraných ustanovení nedávno sjednané mezinárodní Dohody o zřízení Středoevropského funkčního bloku vzdušného prostoru, a to v oblasti *výkonu státního dozoru*.
- Taktéž je nutné přijmout implementační opatření v oblasti právní úpravy *odborného zjišťování příčin leteckých nehod*, a to s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES. V této souvislosti je navrhováno i nové systematické členění, kam je nezbytné zakomponovat i problematiku hlášení událostí.
- Nicméně stěžejní oblastí navrhované právní úpravy jsou prováděcí (implementační) opatření v oblasti právní úpravy *ochrany civilního letectví před protiprávními činy*.

Jedná se zejména o provedení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002, jakož i některých jeho prováděcích nařízení. Návrh zákona tak komplexně novelizuje část osmou zákona, upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy.

- Návrh zákona rovněž přichází se zajištěním realizace *„Koncepce budoucí právní úpravy, která povede ke sjednocení právní úpravy postupů při výkonu jednotlivých správních agend s minimem odchylek a výjimek“*. Jedná se zejména o několik úprav, kdy jsou odstraňována zvláštní ustanovení vylučující použití správního řádu bez stanovení jiného (speciálního) postupu apod.
- Významná část návrhu zákona se věnuje zpřesnění a doplnění právní úpravy *provozování obchodní letecké dopravy*, zejm. zahraničního leteckého dopravce, mimo jiné opět s ohledem na *správní řád*, jakož i potřebě reagovat na aplikační praxi.
- Drobné úpravy jsou navrhovány u *vydávání osvědčení způsobilosti letiště*, a to opět s ohledem na správní řád.
- Nelze však zapomenout ani na skutečnost, že návrh zákona rovněž pamatuje na potřebné provedení změn v zákoně č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů. Ty reagují zejména na skutečnost potřeby průběžně revidovat, aktualizovat a doplňovat správní poplatky za úkony činné ve správním řízení. Stejně tak je důležité zajistit nezbytnost přednosti zákonné úpravy správních poplatků, před jejich začleněním ve vyhlášce, kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Revize nastala rovněž u těch položek úhrad nákladů, které mají jednoznačný charakter správních poplatků.
- Návrh dále odstraňuje duplicity v zákoně o civilním letectví v oblasti právní úpravy *leteckého personálu (řídících letového provozu – Hlava III)* s ohledem na nařízení (ES) č. 216/2008 v oblasti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb, v platném znění. Komplexní právní úprava této problematiky je obsažena v tomto nařízení. Zejména se jedná o zrušení duplicitní právní úpravy v zákoně o civilním letectví, kterou byla zajištěna řádná transpozice Směrnice 2006/23/ES, jež před výše uvedeným přímo použitelným nařízením na úrovni EU mj. komplexně upravovala vzdělávání a přezkušování vybrané skupiny leteckého personálu, tj. řídících letového provozu a řídících letového provozu ve výcviku (žáků). S ohledem na obsahovou shodu obou sekundárních aktů (tj. nového nařízení a předešlé směrnice) nedojde v aplikační praxi k nové finanční zátěži ani u poskytovatelů letových navigačních služeb, samotných řídících letového provozu, či orgánů státní správy. Implementační opatření jsou proto navrhována zejména v oblasti vynucování, tj. sankčních ustanovení.

S ohledem na výše uvedené se proto pro účely závěrečné zprávy hodnocení dopadů regulace budeme zabývat problematikou *ochrany civilního letectví před protiprávními činy a provozování obchodní letecké dopravy*, které lze nejen co do rozsahu, ale zejména obsahu a dopadu na adresáty, jakož i orgány státní správy, považovat za klíčové změny předkládaného návrhu zákona.

1.3 Popis existujícího právního stavu v dané oblasti

1.3.1 Popis stávající právní úpravy v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy

Uvedená oblast právní úpravy vychází historicky z norem mezinárodního práva veřejného (zejména z rozhodnutí orgánů Mezinárodní organizace pro civilní letectví a mezinárodních smluvních instrumentů o potlačování trestných a některých jiných činů spáchaných v souvislosti s provozem letadla). Později se k této úpravě přidala i právní úprava unijní. Právě z tohoto důvodu byla v roce 2006 na základě a k provedení zrušeného nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 ze dne 16. prosince 2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví do zákona, přijatého v reakci na události ze dne 11. září 2001 ve Spojených státech amerických, zařazena samostatná část osmá, upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Dále byla přijata vyhláška Ministerstva dopravy č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí 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.

Tato část nicméně ve svém souhrnu již neodpovídá nařízení č. 300/2008 a unijním předpisům vydaným k jeho provedení, které jsou mnohem rozsáhlejší a podrobnější, než unijní úprava předchozí.

V této souvislosti se dále navrhuje na základě šestiletých zkušeností změnit koncepci výkonu státní správy na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy a zejména příslušný správní orgán, kterým bude nově namísto Ministerstva dopravy jemu podřízený prvoinstanční Úřad pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“).

V oblasti ověření spolehlivosti existuje nevhodná vnitrostátní právní úprava k provedení ustanovení článku 3 a bodu 1.2.4. přílohy nařízení č. 300/2008 a bodu 11.1.1. a 11.1.3. přílohy nařízení Komise (EU) č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti, pokud jde o institut tzv. ověření spolehlivosti. Tento institut je sice součástí již platné právní úpravy, a to ustanovení § 86b ve vazbě na ustanovení § 86a zákona, ale nelze jej považovat za dostatečný s ohledem na provozní potřebu, jakož i naplnění cílů a požadavků unijní úpravy.

Dle ustanovení § 86b zákona je předpokladem pro výkon činností, týkajících se civilního letectví, ověření spolehlivosti, jemuž podléhají fyzické osoby vykonávající specifické činnosti podle § 86a téhož zákona. Ověření spolehlivosti zaměstnanců leteckých dopravců a poskytovatelů leteckých služeb provádí zaměstnavatel. U osob, které nejsou v pracovně právním vztahu, provádí ověření spolehlivosti ÚCL. Citované ustanovení § 86b bylo již od svého vzniku doprovázeno celou řadou výkladových a aplikačních potíží, přičemž některé jeho části hraničí s ústavností.

Ustanovení váže aplikaci institutu ověření spolehlivosti na výkon specifických (původně tzv. citlivých) činností, přestože unijní právo tento institut vztahovalo a vztahuje ke vstupu bez doprovodu do tzv. vyhrazených bezpečnostních prostorů (dále jen „SRA“). Dále citované ustanovení neopodstatněně rozlišuje mezi zaměstnanci leteckých dopravců a poskytovateli leteckých služeb na jedné straně, u nichž provádí ověření jejich spolehlivosti zaměstnavatel, a blíže nespecifikovaným okruhem osob, které nejsou v pracovně právním vztahu, u nichž toto ověření provádí ÚCL.

Pokud jde o postup ÚCL, vnitrostátní právní úprava vylučuje bez náhrady použití správního řádu, aniž by stanovovala odchylný procesní postup (tento je nepřipustně svěřován prováděcímu právnímu předpisu), což je v rozporu s ustanovením čl. 2 odst. 3 Ústavy České republiky a čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod. Rozsah ověřování spolehlivosti podle tohoto uvedeného ustanovení fakticky spočívá toliko v ověření bezúhonnosti, což celou proceduru činí víceméně formální.

1.3.2 Popis stávající právní úpravy v oblasti provozování obchodní letecké dopravy

Provozování obchodní letecké dopravy je upraveno zejména v části VI zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, jakož i v unijním právu.

V důsledku vytvoření jednotného leteckého přepravního trhu uvnitř EU, který je dán nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství, byl vytvořen zvláštní postup pro provozování obchodní letecké dopravy do/z/na území České republiky leteckým dopravcem licencovaným v jiném členském státu EU. Letečtí dopravci EU s platnou provozní licencí vydanou na základě výše uvedeného nařízení mají právo provozovat obchodní leteckou dopravu uvnitř EU bez omezení.

Zajištění odpovídající úrovně bezpečnosti je dáno stanovením jednotných požadavků pro udělování a zachování provozní licence členskými státy ve vztahu k leteckým dopravcům EU a v tomto ohledu se zaměřuje především na technicko-provozní a ekonomickou způsobilost dopravce. Z těchto důvodů již například není nezbytné vydávat leteckým dopravcům jiného členského státu povolení k provozování obchodní letecké dopravy.

S ohledem na již nedostatečnou stávající vnitrostátní právní úpravu a s přihlédnutím k vývoji v oblasti letecké dopravy v posledních letech je rovněž nutné přistoupit k podrobnému rozpracování postupů a pravidel pro přístup leteckých dopravců ze třetích zemí k českému přepravnímu trhu. Rovněž je předkladatel návrhu zákona přesvědčen, že je možné v oblasti provozování obchodní letecké dopravy přijmout opatření směřující u řady činností ke snížení administrativní zátěže podnikatelské sféry při současném zajištění dostatečné informovanosti správního orgánu.

1.4 Identifikace dotčených subjektů

Dotčenými subjekty navrhované právní úpravy (pro účely hodnocení dopadů regulace) jsou příslušné správní orgány v oblasti civilního letectví, tj. ÚCL, jakož i Ministerstvo dopravy coby jemu nadřízený orgán (odvolací orgán vůči rozhodnutím ÚCL na prvním stupni řízení). Rovněž Ministerstvo vnitra a Policie České republiky pro ty části nové úpravy, které se týkají problematiky ověření spolehlivosti.

Dalšími dotčenými subjekty jsou provozovatelé letišť, správci vyhrazených bezpečnostních prostorů, letečtí dopravci.

Dotčenými subjekty jsou samozřejmě rovněž všechny osoby, které hodlají vstoupit bez doprovodu do SRA podle přímo použitelného předpisu EU upravujícího oblast ochrany civilního letectví před protiprávními činy, a které musí být spolehlivé.

1.5 Popis cílového stavu

Cíle navrhované úpravy můžeme pro zjednodušení rozdělit na dvojí, a to unijní a vnitrostátní.

1.5.1 Unijní cíle v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy

Unijní cíle nařízení, která jsou prováděna návrhem zákona, jsou vymezeny v jejich jednotlivých preambulích a nemůžou být jakkoli měněny. Členské státy EU jsou toliko vázány provést specifická ustanovení unijních předpisů, kde je nezbytné založit vnitrostátní působnost. Provádění právních předpisů týkajících se oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy vyžaduje především vytvoření nové úpravy nejen co do obsahu, ale i formy a struktury.

1.5.2 Vnitrostátní cíle v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy

Při tvorbě návrhu zákona je *vnitrostátní* výkonná moc vázána cíli stanovenými na unijní úrovni. Tyto základní cíle nelze modifikovat. Ačkoli v České republice již existuje právní úprava této oblasti, předkladatel návrhu zákona se rozhodl nenavázat na tuto úpravu (systematicky), ale naopak navrhuje úpravu zcela novou, která nebude trpět nedostatky předcházející právní úpravy.

Cílem předkladatele návrhu zákona bylo především efektivně navrhnout nové členění vnitrostátní úpravy, změnit příslušný orgán, kterým by měl být namísto Ministerstva dopravy nově ÚCL, zbytečně nezatěžovat drobné a střední podnikatele novou administrativní zátěží (v několika ohledech je navrhovaná právní úprava dokonce vstřícnější – např. schvalování bezpečnostních programů ze strany příslušného orgánu bude povinné již jen u provozovatelů letišť) a hlavně reagovat na možné nové hrozby v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy. V této souvislosti lze zejména zmínit např. revizi a zpřísnění v oblasti ověření spolehlivosti fyzických osob k přístupu bez doprovodu do SRA, tedy oblasti, která je považována za jeden z největších nedostatků stávající právní úpravy. O připravované revizi byl na podzim roku 2011 např. informován i Výbor pro bezpečnost a obranu Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky, a to v souvislosti s mediálně zajímavým bezpečnostním incidentem na letišti Praha Ruzyně. Zejména ze strany orgánů resortu Ministerstva vnitra byl toto jeden ze stěžejních požadavků.

Dále je na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy předkladatelem návrhu zákona považováno za nezbytné vypořádat se s některými pravidly (právními normami) majícími charakter informací s omezeným přístupem, se kterými je nakládáno dle zásady „need to know“, resp. „vědět jen to nejnutnější“.

Tato pravidla byla tudíž přijata Evropskou komisí zvlášť mimo soubor přímo použitelných předpisů (nařízení), a to prostřednictvím rozhodnutí Komise určených členskými státy. Tato rozhodnutí stanovují pravidla doplňující prováděcí nařízení Komise k základnímu nařízení č. 300/2008. Jelikož se na obsah těchto rozhodnutí Komise vztahuje zvláštní režim jeho zpřístupnění třetím osobám, kdy příslušné orgány členských států zpřístupní v případě potřeby příslušné části těchto rozhodnutí provozovatelům a subjektům odpovědným za jeho provádění nebo subjektům, o nichž se tyto orgány domnívají, že mají oprávněný zájem, je třeba zavést specifický postup uložení povinností obsažených v takto neveřejných rozhodnutích Komise jejich jednotlivým adresátům. Vedle pravidel zpřístupňovaných dle zásady „vědět jen to nejnutnější“ obsahují shora uvedená rozhodnutí Komise také pravidla mající charakter utajovaných informací. Na přístup k obsahu těchto pravidel se přitom použije výhradně právní úprava obsažená v zákoně č. 412/2005 Sb.,

o ochraně utajovaných informací a o bezpečnostní způsobilosti, ve znění pozdějších předpisů, která je pro daný účel dostačující.

Vedle cílů nařízení přistupuje na vnitrostátní úrovni rovněž další cíl, který se formálně pojí s každým aktem unijního práva, vyžadujícím implementaci, a sice **naplnění závazků, které České republice plynou z jejího členství v EU**. Primárním projevem tohoto cíle je požadavek na zapracování požadavků unijních předpisů do vnitrostátního práva řádně a včas nejpozději však před zahájením řízení o uložení finančních sankcí za neplnění povinností plynoucích ze Smlouvy o fungování Evropské unie.

1.5.3 Unijní cíle v oblasti provozování obchodní letecké dopravy

Unijní cíle jsou popsány zejména v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství, a jsou podrobněji popsány v kapitole 1.3.2.

1.5.4 Vnitrostátní cíle v oblasti provozování obchodní letecké dopravy

Vnitrostátní cíle v oblasti provozování obchodní letecké dopravy jsou prozaické, protože vývoj v oblasti letecké dopravy naznačil potřebu zefektivnění výkonu státní správy. Jednoznačným cílem navrhované právní úpravy je snížení administrativní zátěže podnikatelů (leteckých dopravců), umožnění leteckým dopravcům větší flexibilitu při využívání přidělených přepravních práv a správnímu orgánu umožnit na základě požadovaných předkládaných informací, aby měl průběžně možnost identifikovat leteckého dopravce a mohl monitorovat jeho přítomnost na území České republiky zejména z provozních a bezpečnostních důvodů.

1.6 Zhodnocení rizika

Nesplnění závazků plynoucích z členství České republiky v EU v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, což ve svém důsledku povede k uvalení finančních sankcí, jakož i ponechání nedostatečného ověření spolehlivosti u osob vstupujících bez doprovodu do vyhrazených bezpečnostních prostor, což může ve svém důsledku vést k ohrožení bezpečnosti civilního letectví.

2. Návrh variant řešení

Protože v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy bylo nezbytné se vypořádat se třemi závažnými okruhy, jmenovitě se změnou příslušného orgánu, ověřením spolehlivosti osob vstupujících bez doprovodu do SRA a rozhodnutími Komise, která obsahují informace s omezeným přístupem, byl pro názornější členění navrhovaných řešení a rozhodování o nich zvolen níže uvedený postup rozpracování analýzy každé z nich do samostatných celků a kapitol.

2.1 Návrh variant v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy

2.1.1 Příslušný orgán

Navrhovatel zákona stál před zásadní otázkou, zda na základě šestileté zkušenosti s vedením agend na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy, by tyto mnohem

efektivněji a zejména důsledněji (z důvodu nárůstu unijních požadavků) nemohly být zabezpečeny ÚCL. S ohledem na specifika letecké dopravy se neuvažovalo o variantách jiných (např. zřízení zcela nového příslušného orgánu nebo určení orgánu jiného mimo resort dopravy).

- Varianta A) – může být považována za tzv. variantu nulovou, kdy příslušným orgánem by i nadále zůstalo Ministerstvo dopravy;
- Varianta B) – nově se určuje ÚCL, coby správní orgán s celostátní působností podřízený Ministerstvu dopravy, jako orgán členského státu odpovědný za koordinaci a kontrolu plnění pravidel na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy (příslušný orgán).

2.1.2 Ověření spolehlivosti

Zde stál navrhovatel zákona rovněž před jednou ze stěžejních otázek, a to jakým způsobem zajistit naplnění unijního požadavku na ověření spolehlivosti osob vstupujících bez doprovodu do SRA a zajistit požadavek resortu vnitra na zpřísnění tohoto institutu zavedením nové kategorie bezpečnostní přijatelnosti, aniž by došlo k provozní paralýze u jednotlivých zaměstnavatelů, jejichž zaměstnanci musí do takovýchto prostor vstupovat (i v sezónním režimu krátkodobě sjednaných pracovních smluv), jakož i značnému nárůstu administrativní zátěže nejen na straně adresátů, ale zejména orgánů státní správy

- Varianta A) – jedná se o variantu nulovou, kdy by bylo ponecháno ověření spolehlivosti dle stávající právní úpravy. Institut ověření spolehlivosti je součástí již platné právní úpravy, a to ustanovení § 86b ve vazbě na ustanovení § 86a zákona. Dle ustanovení § 86b zákona je předpokladem pro výkon činností týkajících se civilního letectví ověření spolehlivosti, jemuž podléhají fyzické osoby vykonávající specifické činnosti podle § 86a téhož zákona. Ověření spolehlivosti zaměstnanců leteckých dopravců a poskytovatelů leteckých služeb provádí zaměstnavatel. U osob, které nejsou v pracovně právním vztahu, provádí ověření spolehlivosti ÚCL.
- Varianta B) – tato varianta vychází z teze, že ověření spolehlivosti je kvalifikovaný postup, jehož výsledkem je individuální správní akt (rozhodnutí), kterým se v určité věci zakládá právo jmenovitě určené osoby (žadatele o ověření spolehlivosti), jímž je možnost vstupovat bez doprovodu do SRA. Tento akt může v určitých případech představovat i zásah do ústavně zaručeného práva na svobodnou volbu povolání, neboť výkon určitých pracovních činností v SRA (např. letišť) je bez možnosti vstupu bez doprovodu vyloučen. S ohledem na tuto skutečnost, jakož i za účelem zajištění realizace „Koncepce budoucí právní úpravy, která povede ke sjednocení právní úpravy postupů při výkonu jednotlivých správních agend s minimem odchylek a výjimek“ a s přihlédnutím k požadavkům Ministerstva vnitra a Bezpečnostní informační služby na zpřísnění podmínek pro ověřování spolehlivosti se příslušná pravomoc v této variantě svěřuje ÚCL, včetně komplexní možnosti přezkumu. Dle ustanovení bodu 11.1.3 nařízení č. 185/2010 zahrnuje ověření spolehlivosti přinejmenším určení totožnosti žadatele, ověření výpisu z evidence trestů ve všech státech jeho pobytu alespoň za předchozích 5 let a ověření zaměstnání, vzdělávání a případných mezer alespoň za předchozích 5 let. Těmto povinným, unijním právem stanoveným, kategoriím ověření spolehlivosti odpovídají navrhované zákonné kategorie bezúhonnosti a důvěryhodnosti. Tato varianta zavádí pro případ splnění podmínek spolehlivosti vydání dokladu o spolehlivosti ÚCL.
- Varianta C) – ověření spolehlivosti je v této variantě svěřováno osobám, které zřizují SRA a které jsou tudíž povinny zajistit plnění zvláštního bezpečnostního režimu

v něm, včetně sledování osob, které do takovéhoho jimi zřízeného prostoru vstupují. V této variantě není její součástí zavedení vydávání dokladu o spolehlivosti, jelikož osoba provádějící ověření spolehlivosti dle této varianty zohlední výsledek ověření spolehlivosti fakticky při vydání povolení ke vstupu (průkazu opravňujícího ke vstupu) do jí zřízeného SRA. Opět jsou zaváděny kategorie bezúhonnosti a důvěryhodnosti.

- Variantu D) – tato varianta by odpovídala v zásadě variantě B s tím, že ověření spolehlivosti by celé prováděla Policie České republiky bez ingerence ÚCL. Tato varianta je uváděna i přes skutečnost, že komplexní zabezpečení ověření spolehlivosti ze strany Policie České republiky je zásadně odmítáno Ministerstvem vnitra.

Poznamenáváme, že nad rámec unijního předpisu jako přípustné přísnější opatření je navrhována ve variantách B, C a D nová kategorie bezpečnostní přijatelnosti, přičemž splnění podmínek jí odpovídajících by posuzoval příslušný orgán Policie České republiky. V těchto variantách by z ověření spolehlivosti byly vyňaty ty kategorie osob, které jsou s ohledem na své postavení podrobovány prověřování stejné nebo vyšší úrovně jako ověření spolehlivosti. Takové osoby by se pro účely vstupu bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru považovaly za spolehlivé.

2.1.3 Informace s omezeným přístupem v rozhodnutích Komise

Návrh způsobu, jakým zajistit přístup třetích osob ke zvláštním rozhodnutím Komise s informacemi s omezeným přístupem, jejich plnění a vynutitelnost, a přitom dostát unijnímu požadavku na zvláštní režim jejich zpřístupňování, představuje další ze složitých právních otázek.

- Variantu A) – tato varianta by spočívala ve zveřejnění příslušných rozhodnutí Komise v některém z veřejných zdrojů (např. prostřednictvím Letecké informační příručky).
- Variantu B) – tato varianta zavádí převodní mechanismus v podobě správního řízení směřujícího k vydání individuálního správního aktu (správního rozhodnutí), kterým budou práva a povinnosti vyplývající z neveřejného rozhodnutí Komise uložena nebo přiznána jmenovitě určené osobě. Návrh takovýmto osobám ukládá oznamovací povinnost, po jejímž splnění následuje správní řízení zahajované z moci úřední, jehož výsledkem je správní rozhodnutí ukládající takovýmto osobám tzv. základní opatření, tj. pravidla dopadající na tyto osoby z obsahu jednotlivých rozhodnutí Komise. Snahou je vyhovět požadavku EU na zpřístupnění pravidel obsažených v těchto rozhodnutích jen osobám, kterých se tato pravidla týkají (na základě zásady „vědět jen to nejnútnejší“), a současně zajistit vynutitelnost plnění takovýchto pravidel v souladu s ústavním pořádkem České republiky.
- Variantu C) – při využití této varianty by určené osoby byly na základě unijní zásady „vědět jen to nejnútnejší“ seznámeny s opatřeními na základě zpřístupnění unijních požadavků těmto osobám např. proti podpisu.

2.2 Návrh variant v oblasti provozování obchodní letecké dopravy

V této oblasti byla situace pro předkladatele jednodušší, protože se regulovaná oblast dotýká užšího (specifického) okruhu adresátů státní správy, tj. licencovaných leteckých dopravců. Identifikována byla celá řada potřebných změn vzešlých z předchozí aplikační praxe. Návrh zavádí v řadě regulačních oblastí zjednodušení, kdy např. pro letecké dopravce Evropské unie s platnou provozní licenci vydanou na základě výše unijní právní úpravy již

nebude nezbytné vydávat povolení k provozování obchodní letecké dopravy, ale s ohledem na snížení administrativní zátěže při současném zajištění dostatečné informovanosti správního orgánu, se navrhuje požadovat pouze oznámení o zahájení provozování pravidelné či nepravidelné obchodní letecké dopravy.

Naopak z důvodu praxe, která ukázala, že informace o obchodních aktivitách leteckých dopravců ze třetích zemí na území České republiky jsou významné zejména za účelem zajištění recipročního zacházení s českými leteckými dopravci hodlajícími vykonávat obdobné aktivity na území třetích zemí, se navrhuje zavedení nové administrativní povinnosti vůči těmto dopravcům, kterou bude povinnost leteckého dopravce ze třetí země, který má v úmyslu provádět obchodní činnost na území České republiky, tj. provádět přímý nebo zprostředkovaný prodej služeb obchodní letecké dopravy, oznámit tento záměr Ministerstvu dopravy.

- Varianta A) – tato varianta by ponechala *status quo*, tj. Ministerstvo dopravy by i nadále zůstalo bez informací o záměrech leteckých dopravců ze třetích zemí provádět přímý nebo zprostředkovaný prodej služeb obchodní letecké dopravy.
- Varianta B) – tato varianta počítá se zavedením povinnosti leteckých dopravců ze třetích zemí, jejichž záměrem je provádět přímý nebo zprostředkovaný prodej služeb obchodní letecké dopravy, o této skutečnosti informovat Ministerstvo dopravy.

3. Vyhodnocení nákladů a přínosů

Při navrhování právní úpravy, zejména při navrhování právní úpravy adaptační, byl brán zřetel na co možná nejnížší administrativní a finanční náročnost pro adresáty státní správy, kterou lze omezit toliko jen na komunikaci se správními úřady s vyčíslením v řádech desítek korun ročně. Proto je například důsledně v celém návrhu upřednostňována centralizace prvostupňových správních činností na ÚCL. Předkladatel rovněž omezil na minimum takové návrhy, které by neměly adaptační charakter.

3.1 Identifikace nákladů a přínosů v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy

Náklady a přínosy v této kapitole budou vyhodnocovány na základě vybraných kritérií, a to pro jednotlivé varianty, upřesňovány budou na základě provedených konzultací s odbornou veřejností, jakož i orgány státní správy v jednotlivých fázích legislativního procesu. Pro účely elementární komparace byla vybrána následující kritéria:

- EU dimenze
- efektivita státní správy
- finanční náklady
- garance zákonnosti
- zvýšení bezpečnosti
- ústavnost
- nebezpečí korupce

Náklady budou posouzeny na základě kvalifikovaného odhadu předpokládané funkčnosti navrhovaného řešení ve vztahu k současné situaci. Přínosy a samozřejmě i

případná negativa jednotlivých navrhovaných variant se předkladatel pokusí názorně a stručně shrnout do jednotlivých tabulek.

Význam jednotlivých hodnotících kritérií lze popsat následovně:

Kriterium	Význam
EU dimenze	jedná se o naplnění závazků České republiky vyplývajících z jejího členství v EU
efektivita státní správy	efektivita výkonu státní správy, včetně účelnosti a administrativní náročnosti
finanční náklady	finanční náklady veřejné správy a soukromého sektoru
garance zákonnosti	garance zákonnosti a možnosti uplatnění opravných prostředků
zvýšení bezpečnosti	nekvantifikovatelné vyhodnocení možného zvýšení bezpečnosti
ústavnost	ústavnost navrhovaného řešení
nebezpečí korupce	možnost ovlivnění výkonu činnosti státní správy (případně zřizovatelů vyhrazených prostor) ze strany jejich adresátů blížeji nespecifikovanými a nestandardními pobídkami

Blížeji budou podrobeny přezkumu zejména ukazatele finanční nákladovosti a efektivity státní správy, a to z pohledu účelnosti výkonu státní správy (způsobu dosažení požadovaných cílů, zvýšení administrativní zátěže pro orgány státní správy, jakož i jejich adresáty).

3.1.1 Identifikace nákladů a přínosů pro určení příslušného orgánu

Pro účely této podkapitoly je nejprve nutné si uvědomit, že šestileté zkušenosti Ministerstva dopravy, kdy vykonával úlohu příslušného orgánu, jednoznačně potvrdily vysokou náročnost zajištění výkonu státní správy na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Letecká doprava od roku 2001 zažívá až neuvěřitelnou regulatorní explozi v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, kdy Česká republika musí z důvodu plnění svých mezinárodních závazků plynoucích z jejího členství nejen v EU, ale rovněž i Mezinárodní organizaci pro civilní letectví zabezpečovat celou řadu nových činností a povinností.

Každá z navrhovaných variant si tak více či méně, pokud mají být odstraněny alespoň největší nedostatky stávající vnitrostátní právní úpravy, vyžádá zvýšení nákladů na zabezpečení státní správy v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Varianta A (MD bude nadále příslušným orgánem)

Kriterium	náklady a přínosy/negativa
EU dimenze	Členské státy EU musí určit jeden správní orgán (příslušný orgán) garantující dostatečnou úroveň prevence protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví. Z tohoto hlediska je jedno, zda jím bude MD či ÚCL.
efektivita státní správy	Z šestileté zkušenosti správní činnosti lze učinit závěr, že efektivita výkonu státní správy ze strany MD nemůže být tak vysoká jako u speciálního výkonného orgánu státní správy,

	kterým je ÚCL. MD má plnit zejména funkce strategické, metodické a regulatorní a nikoliv zaměřovat svoji činnost na práci v terénu a vydávání prvoinstančních rozhodnutí.
finanční náklady	<ul style="list-style-type: none"> ▪ finanční náklady veřejné správy do budoucna stejně vzrostou, protože dlouhodobě dochází k rozšiřování činností, jež je třeba na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy zajistit; ▪ finanční náklady soukromého sektoru v případě zachování MD jako příslušného orgánu zůstanou nedotčeny
garance zákonnosti	MD je správním orgánem, proti jehož rozhodnutím je možné uplatnit opravné prostředky. Garance zákonnosti je tak zaručena.
zvýšení bezpečnosti	Z důvodu neustálého zvyšování požadavků na oblast ochrany civilního letectví před protiprávními činy, nedostatečného personálního, jakož i materiálního (např. i takových banalit jakými jsou dopravní prostředky určené k výkonu státního dozoru) je vysoký předpoklad, že zvýšení úrovně bezpečnosti v případě ponechání výkonu státní správy převážně v rukách MD nelze očekávat.
ústavnost	Ústavnost navrhovaného řešení je zaručena.
nebezpečí korupce	V případě zachování status quo nejsou známy důvody pro změnu míry rizika korupce.

Varianta B (ÚCL bude nově určeným příslušným orgánem)

Kriterium	náklady a přínosy/negativa
EU dimenze	Členské státy EU musí určit jeden správní orgán (příslušný orgán) garantující dostatečnou úroveň prevence protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví. Z tohoto hlediska je jedno, zda jím bude ÚCL či MD.
efektivita státní správy	<p>Lze se důvodně domnívat, že ÚCL (po vyhodnocení dosavadní několikaleté správní praxe) bude pro plnění příslušných správních úkolů vhodnější. Důvodem je zejména skutečnost, že ÚCL vykonává správní činnosti v řadě oblastí, které s ochranou civilního letectví před protiprávními činy bezprostředně souvisejí (např. provozování letišť, poskytování leteckých služeb nebo provozování obchodní letecké dopravy), a to jako správní orgán prvního stupně. Cílem návrhu je tudíž mimo jiné přenést prvostupňová rozhodování a výkon státního dozoru tam, kde je to možné, z MD na jemu podřízený ÚCL s tím, že MD zůstane i nadále příslušné k zajištění plnění úkolů koncepčně strategické, legislativní a metodické povahy.</p> <p>Administrativní náročnost pro ÚCL by samozřejmě výrazně narostla z důvodu navýšení jeho kompetencí.</p>
finanční náklady	<ul style="list-style-type: none"> ▪ finanční náklady veřejné správy vzrostou (více viz

	<p>níže);</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ finanční náklady soukromého sektoru v případě změny příslušného orgánu zůstanou nedotčeny, případně se mohou snížit (blízkost sídla ÚCL k hlavnímu místu podnikání většiny adresátů; koncentrace prvoinstančních správních řízení na ÚCL).
garance zákonnosti	ÚCL je zejména prvoinstančním správním orgánem na úseku civilního letectví, přičemž Ministerstvo dopravy je příslušným odvolacím orgánem; garance zákonnosti je tak zaručena.
zvýšení bezpečnosti	Z důvodu samotného postavení ÚCL jako prvoinstančního správního orgánu, který je příslušně materiálně a technicky vybaven, jakož i s ohledem na jeho sídlo na letišti Praha Ruzyně, kde je dlouhodobě vykonávána největší část správní činnosti a státního dozoru v civilním letectví v ČR, se lze důvodně domnívat, že by došlo ke zvýšení úrovně bezpečnosti.
ústavnost	Ústavnost navrhovaného řešení je zaručena.
nebezpečí korupce	Nejsou známy důvody pro změnu míry rizika.

Finanční náklady

Z důvodu očekávaných dopadů na státní rozpočet (veřejné rozpočty) v případě přijetí navrhované právní úpravy se předkladatel rozhodl blíže specifikovat a identifikovat náklady spojené především se změnou příslušného orgánu. Pro zjednodušení budou v této části identifikovány i náklady spojené s případným rozhodnutím o zajištění ověření spolehlivosti ze strany ÚCL (viz varianta B podkapitoly 3.1.2 níže).

Nejdříve musíme vyjít ze stávající situace a stávající právní úpravy. Jak bylo uvedeno výše, tak činnost příslušného orgánu náleží Ministerstvu dopravy, přičemž ÚCL vykonává jen omezený okruh specifických činností.

Ministerstvo dopravy vykonává zejména tyto činnosti: vydává a mění národní programy, schvaluje bezpečnostní programy provozovatele letiště, leteckého dopravce, poskytovatele letových provozních služeb, poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti a schváleného agenta, vydává osvědčení odborné způsobilosti osobám provádějícím detekční kontrolu, povolení k výkonu kontroly zavazadel a plnění opatření a postupů uvedených v bezpečnostním programu, osvědčení k provádění bezpečnostních školení. Dále stanovuje opatření a postupy zajišťující ochranu civilního letectví před protiprávními činy nad rámec bezpečnostního programu (včetně jejich rušení), je odvolacím orgánem proti prvostupňovým rozhodnutím ÚCL, zajišťuje výkon státního dozoru na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy, a vede řízení o správních deliktech na tomto úseku.

ÚCL oproti tomu zajišťuje toliko ověřování spolehlivosti dle ustanovení § 86b odst. 3 zákona a vydává osvědčení technické způsobilosti technických prostředků a bezpečnostních zařízení používaných při bezpečnostní kontrole.

Stávající systemizace, resp. zajištění shora uvedených činností je následující: Ministerstvo dopravy – 5 systemizovaných míst (dále jen „SM“) na odboru civilního letectví; a ÚCL – 3 SM.

Vyjdeme-li z předpokladu, že navrhovaná právní úprava na straně jedné snižuje nároky vyplývající z úpravy stávající (např. se budou schvalovat pouze bezpečnostní programy

provozovatelů letišť), tak na straně druhé zavádí nové kompetence ÚCL (např. vydávání povolení k odbornému výcviku psůvodů a psů určených k odhalování výbušnin), lze presumovat, že zůstane nezměněn minimální potřebný počet SM pro zajištění státní správy v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, tj. 7 SM na ÚCL. **K tomu je nezbytné přičíst ještě 6 SM na zajištění institutu ověření spolehlivosti, tj. celkem je identifikována potřeba 13 SM na ÚCL.**

Na základě odborného odhadu, a s přihlédnutím ke skutečnosti, že jen na letišti Praha Ruzyně je vydáváno 12 000 identifikačních průkazů pro osoby vstupující bez doprovodu do SAR, je počítáno s nápadem nové agendy ověření spolehlivosti pro přibližně pro 15 000 osob v České republice (ostatní letiště a ostatní zřizovatelé SRA), u kterých je důvodný požadavek, aby v rámci své pracovní činnosti vstupovaly bez doprovodu do SRA.

Vzhledem k tomu, že na ÚCL se agendě ochrany civilního letectví před protiprávními činy věnují 3 SM, přičemž 2 SM jsou z toho alokována na zabezpečení agendy ověření spolehlivosti dle stávajícího ustanovení § 86b zákona pro přibližně 3 000 osob (zdroj: ÚCL), bude nezbytné, v případě volby varianty B u příslušného orgánu a varianty B u ověření spolehlivosti, využít v rámci schválené systemizace Ministerstva dopravy a ÚCL 10 SM (v minimalistické variantě, kdy 6 SM bude určeno pro zajištění agendy ověření spolehlivosti).

Tato situace se navrhuje řešit delimitací 3 SM z Ministerstva dopravy na ÚCL (2 SM musí být ponechána na Ministerstvu dopravy pro zajištění činností jako odvolacího orgánu proti rozhodnutím ÚCL na prvním stupni a zejména pro činnost metodickou, regulatorní a zajišťování závazků České republiky v mezinárodních organizacích) a využitím dalších 7 SM na ÚCL.

Celkový počet pracovníků v resortu dopravy zabývajících se v orgánech státní správy problematikou ochrany civilního letectví před protiprávními činy je v současné době 8 SM, přičemž výhledové minimum pro následující období je 15 SM. S ohledem na závažnost řešené problematiky, její společenský dopad a zejména potřebu zajištění bezpečnosti, lze zvýšené náklady na veřejné rozpočty považovat za marginální.

Systemizace na MD a ÚCL pro zajištění státní správy v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy

Správní úřad	Současná právní úprava	Navrhovaná úprava (Varianta B – příslušný orgán)	Navrhovaná úprava (Varianty B – příslušný orgán a ověření spolehlivosti)
MD	5	2	2
ÚCL	3	7	13

Jednorázové náklady spojené s fungováním 7 SM se odhadují na 1 155 000 Kč, průběžné náklady spojené s jejich fungováním se odhadují na 4 288 480 Kč ročně.

Níže jsou uvedeny předpokládané náklady spojené s fungováním 7 SM míst u ÚCL:

Náklady na 1 zaměstnance, resp. na 1 SM (7 SM) v Kč.

- jednorázové nábytek a další kancelářské vybavení: 65 000 (455 000)
- jednorázové výpočetní technika včetně programového vybavení a IP telefonu: 100 000 (700 000)
- průběžné platové náklady bez pojištění zaměstnavatele za kalendářní rok na jednoho zaměstnance: 408 000 (2 856 000)

- průběžné povinné pojistné a fond kulturních a sociálních potřeb zaměstnavatele za kalendářní rok na jednoho zaměstnance: 134 640 (942 480)
- průběžné „mzdové“ náklady celkem za kalendářní rok: 542 640 (3 798 480)
- průběžné provozní náklady na jednoho zaměstnance za jeden kalendářní rok: 70 000 (490 000)
- jednorázové celkem: 165 000 (1 155 000)
- průběžné celkem za kalendářní rok: 612 640 (4 288 480).

S přihlédnutím k očekávané platnosti a následně účinnosti novelizovaného zákona budou vyčíslené náklady spojené s fungováním 7 SM na ÚCL uplatňovány v rámci procesu sestavování státního rozpočtu kapitoly 327 Ministerstva dopravy na rok 2014 tak, že nová SM se nebudou nárokovat, ale bude požadována změna závazného ukazatele „Platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci“.

3.1.2 Identifikace nákladů a přínosů pro ověření spolehlivosti

Varianta A (nulová varianta)

Kriterium	náklady a přínosy/negativa
EU dimenze	Nedostatečné provedení jednoho z požadavků nařízení Komise (EU) č. 185/2010, kdy je požadováno u osob vstupujících bez doprovodu do vyhrazených bezpečnostních prostor mj. ověření zaměstnání, vzdělávání a případných mezer alespoň za předchozích 5 let.
efektivita státní správy	Velice nízká a formální! Institut ověření spolehlivosti je součástí platné právní úpravy (§ 86b ve vazbě na ustanovení § 86a zákona). Dle ustanovení § 86b zákona je předpokladem pro výkon činností, týkajících se civilního letectví, ověření spolehlivosti, jemuž podléhají fyzické osoby vykonávající specifické činnosti podle § 86a téhož zákona. Ověření spolehlivosti zaměstnanců leteckých dopravců a poskytovatelů leteckých služeb provádí zaměstnavatel. U osob, které nejsou v pracovně právním vztahu, provádí ověření spolehlivosti ÚCL. Citované ustanovení § 86b bylo již od svého vzniku doprovázeno celou řadou výkladových a aplikačních potíží. Citované ustanovení váže aplikace institutu ověření spolehlivosti na výkon specifických (původně tzv. citlivých) činností, přestože unijní právo tento institut vztahovalo a vztahuje ke vstupu bez doprovodu do tzv. vyhrazených bezpečnostních prostorů. Dále citované ustanovení neopodstatněně rozlišuje mezi zaměstnanci leteckých dopravců a poskytovateli leteckých služeb na jedné straně, u nichž provádí ověření jejich spolehlivosti zaměstnavatel, a blíže nespecifikovaným okruhem osob, které nejsou v pracovně právním vztahu, u nichž toto ověření provádí ÚCL. Rozsah stávajícího ověřování spolehlivosti fakticky spočívá toliko v ověření bezúhonnosti, což celou proceduru činí víceméně formální.

finanční náklady	<ul style="list-style-type: none"> ▪ finanční náklady veřejné správy – nepřináší změny pouze do doby možného uvalení finančních sankcí na Českou republiku (paušální pokuta + opakované penále) za nesplnění závazků plynoucích z členství v EU; ▪ finanční náklady soukromého sektoru – nepřináší změny
garance zákonnosti	Garance zákonnosti je velmi nízká , protože pokud jde o postup ÚCL, je tento na základě platné právní úpravy vyloučen bez náhrady z použití správního řádu, aniž by byl stanoven odchýlný procesní postup (tento je nepřipustně svěřován prováděcímu právnímu předpisu).
zvýšení bezpečnosti	nepřináší změnu
ústavnost	Pochybná! Stávající právní úprava byla již od svého vzniku doprovázena celou řadou výkladových a aplikačních potíží, přičemž některé její části hraničí s ústavností (viz vyloučení bez náhrady použití správního řádu, kdy je tento nepřipustně svěřován prováděcímu právnímu předpisu, což je v rozporu s ustanovením čl. 2 odst. 3 Ústavy České republiky a čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod).
nebezpečí korupce	nepřináší změnu

Varianta B (ověřování spolehlivosti zabezpečuje ÚCL)

Kriterium	náklady a přínosy/negativa
EU dimenze	Varianta zajišťuje plnou slučitelnost s unijními požadavky, kdy je nezbytné zajistit ověření spolehlivosti přinejmenším v rozsahu určení totožnosti žadatele, ověření výpisu z evidence trestů ve všech státech jeho pobytu alespoň za předchozích 5 let a ověření zaměstnání, vzdělávání a případných mezer alespoň za předchozích 5 let.
efektivita státní správy	<p><u>Účelnost</u> – Ověření spolehlivosti je kvalifikovaný postup, jehož výsledkem je správní akt, kterým se v určité věci zakládá právo jmenovitě určené osoby (žadatele o ověření spolehlivosti), jímž je možnost vstupovat bez doprovodu do vyhrazených bezpečnostních prostorů. Proto je ověření spolehlivosti svěřováno ÚCL. Centralizace údajů o vydaných ověření na jednom správním úřadě rovněž zvyšuje efektivitu výkonu státní správy a míru bezpečnosti. Výrazným plusem pro adresáty státní správy je fakt, že v navrhovaném případě se vydává přenositelný doklad o ověření spolehlivosti.</p> <p><u>Administrativní náročnost</u> – pro ÚCL je vysoká, protože je navrhováno vedení správního řízení, dožádání Policie České republiky o závazné stanovisko, v kladném případě vydání dokladu o ověření spolehlivosti, průběžný přezkum, po dobu platnosti dokladu o spolehlivosti skutečnosti, zda jsou plněny podmínky spolehlivosti.</p>

finanční náklady	<ul style="list-style-type: none"> ▪ finanční náklady veřejné správy – nárůst, a to z důvodu navýšení systemizace ÚCL pro zvládnutí nových požadavků (více viz kapitola výše) ▪ finanční náklady soukromého sektoru – zvýšení nákladů v případě úhrady správního poplatku za vydání dokladu o ověření spolehlivosti
garance zákonnosti	Zaručuje zákonnost včetně opravných prostředků a jasného stanovení postupu při vedení správního řízení.
zvýšení bezpečnosti	Jsou zaváděny nové dvě kategorie, tj. <i>důvěryhodnost</i> (vyhodnocuje ÚCL) a <i>bezpečnostní přijatelnost</i> (závažné stanovisko vydává Policie České republiky na žádost ÚCL), což by mělo jednoznačně přispět ke zvýšení bezpečnosti .
ústavnost	Zaručuje ústavnost.
nebezpečí korupce	S ohledem na jasné stanovení procesu pro ověření spolehlivosti lze předpokládat nižší míru rizika .

Varianta C (ověřování spolehlivosti zabezpečují zřizovatelé vyhrazených prostor)

Kriterium	náklady a přínosy/negativa
EU dimenze	Varianta rovněž zajišťuje plnou slučitelnost s unijními požadavky, protože je, stejně jako varianta B), vystavěna na posouzení bezúhonnosti, důvěryhodnosti a bezpečnostní přijatelnosti.
efektivita státní správy	<p><u>Účelnost</u> – zde se o výkonu státní správy nedá ani hovořit, protože správní orgán (vyjma vstupu Policie České republiky) by byl zcela odříznut od informací o osobách vstupujících bez doprovodu do SRA;</p> <p><u>Administrativní náročnost</u> – výrazný nárůst u osob žádajících o ověření spolehlivosti z důvodu postoupení „ověřovacího“ procesu u několika zřizovatelů SRA (nepřenositelnost dokladu).</p>
finanční náklady	<ul style="list-style-type: none"> ▪ finanční náklady veřejné správy – budou teoreticky nižší (o tuto činnost), protože agendu převezmou zřizovatelé SRA; úspora systemizace ÚCL (v současné době agendu vykonávají dva pracovníci) by byla využita k částečnému vykrytí nárůstu nákladů ÚCL v případě pozitivního rozhodnutí o určení ÚCL příslušným orgánem (viz výše); ▪ finanční náklady soukromého sektoru – výrazný nárůst nákladů z následujících důvodů: <ul style="list-style-type: none"> ○ fyzické osoby: vyžádání výpisu z rejstříku trestů, a to i několikanásobné v případě vyžádání vstupu do více SRA při překročení lhůty aktuálnosti výpisu (3 měsíců), protože nelze zaručit přenositelnost „dokladu“: Centrální registr 50 Kč; resp. CzechPoint 50 Kč

	<p>+ 75 Kč; úhrady správního poplatku za vydání dokladu o ověření spolehlivosti;</p> <ul style="list-style-type: none"> o náklady zřizovatelů SRA rovněž vzrostou, a to úměrně s nárůstem agendy; bude se jednat o blížeji nespecifikované personální náklady na zajištění činností spojených s vydáváním ověření spolehlivosti a komunikace s Policií České republiky
garance zákonnosti	Garance zákonnosti je nižší , protože je omezena míra opravných prostředků, kdy odvolání žadatele o ověření spolehlivosti by bylo možné jen v rámci soudního přezkumu.
zvýšení bezpečnosti	Obdobně jako u varianty B) výše, nicméně s absencí centralizovaných údajů o fyzických osobách s oprávněním vstupovat bez doprovodu do SRA.
ústavnost	Zaručuje ústavnost, nicméně k rozhodování o subjektivních právech fyzických osob by bylo lépe volit variantu se správním úřadem.
nebezpečí korupce	Nelze vyloučit možnost zvýšeného tlaku na zřizovatele vyhrazených bezpečnostních prostor, kdy například z provozně-ekonomických důvodů na zajištění dostatečného počtu sezonních pracovníků mohou nedůsledným způsobem zkoumat náležitosti nového institutu důvěryhodnosti.

Varianta D (ověřování spolehlivosti zabezpečuje Policie České republiky)

Kriterium	náklady a přínosy/negativa
EU dimenze	Varianta rovněž zajišťuje plnou slučitelnost s unijními požadavky, protože je, stejně jako varianty B) a C), vystavěna na posouzení bezúhonnosti, důvěryhodnosti a bezpečnostní přijatelnosti.
efektivita státní správy	<p><u>Účelnost</u> – lze se důvodně domnívat, že efektivita výkonu státní správy toliko ze strany Policie České republiky by byla neefektivnější, a to z důvodu koncentrace správní činnosti pouze na jedno místo (odpadlo by dotazování k bezpečnostní přijatelnosti). Stejně jako ÚCL má i Policie České republiky možnost dálkového přístupu k výpisům z rejstříku trestů.</p> <p><u>Administrativní náročnost</u> – výrazný nárůst, a to z důvodu přiznání zcela nové činnosti pro Policii České republiky (to si vyžádá finanční náklady).</p>
finanční náklady	<ul style="list-style-type: none"> ▪ finanční náklady veřejné správy – nárůst (blížeji nespecifikovaný), a to z důvodu navýšení systemizace Policie České republiky pro zvládnutí nových požadavků; ▪ finanční náklady soukromého sektoru – zvýšení nákladů z důvodu úhrady správního poplatku za vydání dokladu o ověření spolehlivosti

garance zákonnosti	Garance zákonnosti by byla nižší za předpokladu, že nebude zaručen přezkum u nadřízeného orgánu. Zvažovat by tak bylo možné soudní přezkoumání.
zvýšení bezpečnosti	Stejně jako u varianty B) dojde ke zvýšení bezpečnosti z důvodu zavedení nových kategorií <i>důvěryhodnosti a bezpečnostní přijatelnosti</i> .
ústavnost	Ústavnost navrhovaného řešení je zaručena za předpokladu umožnění přezkumu .
nebezpečí korupce	V případě ověřování spolehlivosti Policií České republiky je předpoklad nižší míry rizika .

3.1.3 Identifikace nákladů a přínosů pro informace s omezeným přístupem v rozhodnutích Komise

Varianta A (zveřejnění rozhodnutí Komise)

Kriterium	náklady a přínosy/negativa
EU dimenze	Neslučitelné , protože některá pravidla a požadavky v rozhodnutích Komise mají charakter citlivých bezpečnostních opatření s uplatňováním zásady „vědět jen to nejnutnější“. Vedle pravidel zpřístupňovaných dle zásady „vědět jen to nejnutnější“ obsahují shora uvedená rozhodnutí Komise také pravidla mající charakter utajovaných informací. Na přístup k obsahu těchto pravidel se přitom použije výhradně právní úprava obsažená v zákoně č. 412/2005 Sb., o ochraně utajovaných informací a o bezpečnostní způsobilosti, ve znění pozdějších předpisů, která je pro daný účel dostačující.
efektivita státní správy	Vysoká! Předkladatel je toho názoru, že adresáti státní správy musí mít možnost se seznámit s požadavky, které jsou na ně kladeny.
finanční náklady	<ul style="list-style-type: none"> ▪ finanční náklady veřejné správy – možné uvalení finančních sankcí na ČR (paušální pokuta + opakované penále) za nesplnění závazků plynoucích z členství v EU; ▪ finanční náklady soukromého sektoru – žádné
garance zákonnosti	Vysoká s ohledem na zajištění zásady umožnit adresátům státní správy přístup k požadavkům na ně kladených (slučitelné se zásadou právní jistoty, předvídatelnosti práva či obecnou zásadou neznalost zákona neomlouvá), ale neslučitelná se závazky ČR vůči EU.
zvýšení bezpečnosti	Tato varianta na straně jedné by vedla ke zvýšení úrovně bezpečnosti z důvodu jednoznačného zajištění informovanosti adresátů státní správy o příslušných požadavcích v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, ale tato by byla více než degradována z důvodu možného zneužití

	citlivých informací ze strany nejen letecké veřejnosti (nastavení detekčních zařízení, provádění kontrol aj.)
ústavnost	Ústavnost zaručena

Varianta B (převodní mechanismus)

Kriterium	náklady a přínosy/negativa
EU dimenze	Slučitelné , protože na základě zásady „need to know“ („vědět jen to nejn nutnější“) budou s informacemi v příslušných rozhodnutích Komise seznámeni jen ti, kterým jsou určeny.
efektivita státní správy	<u>Účelnost</u> – vysoká! Předkladatel je toho názoru, že adresáti státní správy musí mít možnost se seznámit s požadavky, které jsou na ně kladeny. <u>Administrativní náročnost</u> – příjemná! V počátku bude náročnost vyšší, ale to spíše jednorázově při zajištění vydání prvních správních aktů pro seznámení se s informacemi; následně bude frekvence výrazně nižší, a to podle periodicity změn ustanovení v příslušných rozhodnutích Komise.
finanční náklady	<ul style="list-style-type: none"> ▪ finanční náklady veřejné správy – mírně zvýšené z důvodu nárůstu administrativy; ▪ finanční náklady soukromého sektoru – lze očekávat mírnou zátěž z důvodu korespondence se správním úřadem
garance zákonnosti	Vysoká s ohledem na zajištění zásady umožnit adresátům státní správy přístup k požadavkům na ně kladených (slučitelné se zásadou právní jistoty, předvídatelnosti práva či obecnou zásadou neznalost zákona neomlouvá).
zvýšení bezpečnosti	Tato varianta by vedla ke zvýšení úrovně bezpečnosti z důvodu jednoznačného zajištění informovanosti adresátů státní správy o příslušných požadavcích v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy.
ústavnost	Ústavnost zaručena

Varianta C (seznámení proti podpisu)

Kriterium	náklady a přínosy/negativa
EU dimenze	Slučitelné! Obdoba jako u varianty B.
efektivita státní správy	<u>Účelnost</u> – nízká! Adresáti státní správy sice budou seznámeni s požadavky, které jsou na ně kladeny z rozhodnutí Komise, ale jejich vynutitelnost bude nicotná. Z tohoto důvodu tak není naplněn účel. <u>Administrativní náročnost</u> – minimální! Příslušný orgán na základě podpisu poskytne dotčeným subjektům rozhodnutí Komise.
finanční náklady	<ul style="list-style-type: none"> ▪ finanční náklady veřejné správy – zanedbatelné

	▪ finanční náklady soukromého sektoru – zanedbatelné
garance zákonnosti	S ohledem na zajištění zásady umožnit adresátům státní správy přístup k požadavkům na ně kladených (slučitelné se zásadou předvídatelnosti práva či obecnou zásadou neznalost zákona neomlouvá) je garance zákonnosti teoreticky konformní, ale degradovaná vnitrostátní vymahatelností takových závazků.
zvýšení bezpečnosti	Tato varianta by teoreticky vedla ke zvýšení úrovně bezpečnosti z důvodu zajištění informovanosti adresátů státní správy o příslušných požadavcích v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, ale na druhou stranu požadavek na jejich naplnění by nebyl vynutitelný.
ústavnost	Ústavnost zpochybnitelná.

4. Návrh řešení

4.1 Stanovení pořadí variant a výběr nejvhodnějšího řešení v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy

Pro zvýšení přehledu vyhodnocení navrhovaných variant u jednotlivých problematických okruhů bylo použito následujících symbolů:

Vyjádření symboly	Slovní popis
+++	výrazné zlepšení stávajícího stavu; Vysoká míra
++	zlepšení stávajícího stavu; Střední míra
+	nepatrné zlepšení stávajícího stavu; Nízká míra
0	navrhovaná varianta nemá vliv na stávající stav
-	nepatrné zhoršení stávajícího stavu; Nízká míra
--	zhoršení stávajícího stavu; Střední míra
---	výrazné zhoršení stávajícího stavu; Vysoká míra

4.1.1 Příslušný orgán

Pro určení nejvhodnějšího návrhu pro určení příslušného orgánu bylo využito všech sedmi kritérií popsanych v kapitole 3.

Předkladatel návrhu zákona **upřednostňuje variantu B** při založení nové kompetence ÚCL jako příslušného orgánu na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Ačkoliv mohou v rámci organizace státní správy v jednotlivých členských státech působit různé správní orgány s dělenou působností, je povinností každého členského státu určit jeden správní orgán garantující dostatečnou úroveň prevence protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví.

Doposud bylo toto postavení přiznááno Ministerstvu dopravy, nicméně ÚCL se po vyhodnocení dosavadní několikaleté správní praxe jeví být pro plnění těchto správních úkolů jako vhodnější. Důvodem je zejména skutečnost, že ÚCL vykonává správní činnosti v řadě oblastí, které s ochranou civilního letectví před protiprávními činy bezprostředně souvisejí (např. provozování letišť, poskytování leteckých služeb nebo provozování obchodní letecké dopravy), a to jako správní orgán prvního stupně. Dále má ÚCL mnohem širší možnosti zajištění efektivního výkonu státní správy, a to v podobě materiálního a technického zabezpečení a rovněž je výhodně situován na letišti Praha Ruzyně, kde je vykonávána většina státního dozoru, a to nejen s ohledem na výjimečné postavení letiště Praha Ruzyně v oblasti jeho provozních výkonů, ale i z toho důvodu, že se na něm vyskytuje či má hlavní místa podnikání většina adresátů státní správy.

Navrhovaná varianta rovněž přenáší prvostupňová rozhodování a výkon správní kontroly ve formě státního dozoru tam, kde je to možné, z Ministerstva dopravy na jemu podřízený ÚCL s tím, že Ministerstvo dopravy zůstane i nadále příslušné k zajištění plnění úkolů koncepčně strategické, legislativní a metodické povahy. Jednotlivé pravomoci na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy pak ÚCL, jako tzv. příslušnému orgánu, vyplývají zejména z přímo použitelných předpisů EU.

Pokud jde o náklady na veřejné rozpočty spojené s přijetím navrhované varianty, tak ty jsou spojené s náklady na veřejné rozpočty pro zajištění fungování nenárokovaných systemizovaných míst, a to cestou změny závazného ukazatele „Platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci v rámci sestavování rozpočtu kapitoly Ministerstva dopravy na rok 2014.

Finanční zátěž na straně zejména drobných a středních podnikatelů či fyzických osob, jakožto adresátů státní správy, se v rámci změny příslušného orgánu nepředpokládá.

4.1.2 Ověření spolehlivosti

Pro určení nejvhodnějšího návrhu u ověření spolehlivosti bylo využito rovněž všech sedmi kritérií popsanych v kapitole 3.

S ohledem na zhodnocení provedené v předchozí kapitole lze vyloučit nulovou variantu, která nepřináší pozitiva v očekávaném zvýšení bezpečnosti. Navíc je tato varianta zásadně odmítána bezpečnostními složkami v České republice.

Proto na základě provedené komparace předkladatel návrhu zákona **upřednostňuje využití varianty B.**

Varianta B vychází z teze, že ověření spolehlivosti je kvalifikovaný postup, jehož výsledkem je správní akt, kterým se v určité věci zakládá právo jmenovitě určené osoby (žadatele o ověření spolehlivosti), jímž je možnost vstupovat bez doprovodu do vyhrazených bezpečnostních prostorů. Tento akt může v určitých případech představovat i zásah do ústavně zaručeného práva na svobodnou volbu povolání, neboť výkon určitých pracovních činností ve vyhrazeném bezpečnostním prostoru (např. letiště) je bez možnosti vstupu bez doprovodu vyloučen. S ohledem na tuto skutečnost, jakož i za účelem zajištění realizace „Koncepce budoucí právní úpravy, která povede ke sjednocení právní úpravy postupů při výkonu jednotlivých správních agend s minimem odchylek a výjimek“ a s přihlédnutím k požadavkům Ministerstva vnitra a Bezpečnostní informační služby na zpřísnění podmínek pro ověřování spolehlivosti se příslušná pravomoc ve variantě B svěřuje ÚCL.

Dle ustanovení bodu 11.1.3. nařízení č. 185/2010 zahrnuje ověření spolehlivosti přinejmenším určení totožnosti žadatele, ověření výpisu z evidence trestů ve všech státech jeho pobytu alespoň za předchozích 5 let a ověření zaměstnání, vzdělávání a případných

mezer alespoň za předchozích 5 let. Těmto povinným, unijním právem stanoveným, kategoriím ověření spolehlivost odpovídají navrhované zákonné kategorie bezúhonnosti a důvěryhodnosti.

Kategorie bezpečnostní přijatelnosti je stanovena nad rámec unijního předpisu jako přípustné přísnější opatření, přičemž splnění podmínek jí odpovídajících posuzuje příslušný orgán Policie České republiky.

Z ověření spolehlivosti jsou vyňaty ty kategorie osob, které jsou s ohledem na své postavení podrobovány prověřování stejné nebo vyšší úrovně jako ověření spolehlivosti. Takové osoby se pro účely vstupu bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru považují za spolehlivé.

Finanční zátěž pro veřejné rozpočty lze při této variantě spatřovat v potřebě zajištění fungování systemizovaných míst na ÚCL, přičemž jejich zhodnocení je obsažené v kapitole výše.

Ministerstvo dopravy v roli předkladatele upřednostňuje s ohledem na vyšší míru garance zákonnosti a ochrany subjektivních práv fyzických osob variantu B, která mimo jiné umožní podrobit negativní prvostupňové rozhodnutí ÚCL i závazné stanovisko Policie České republiky správnímu a potažmo soudnímu přezkumu. Navíc tato varianta zavádí pro případ splnění podmínek spolehlivosti vydání dokladu o spolehlivosti ÚCL (doklad není součástí varianty C, jelikož osoba provádějící ověření spolehlivosti dle této varianty zohlední výsledek ověření spolehlivosti fakticky při vydání povolení ke vstupu (průkazu opravňujícího ke vstupu) do jí zřízeného vyhrazeného bezpečnostního prostoru), což výrazně snižuje administrativní zátěž, jakož i zátěž finanční, na straně adresátů státní správy.

4.1.3 Informace s omezeným přístupem v rozhodnutích Komise

Pro určení nejvhodnějšího návrhu v oblasti „implementace“ informací s omezeným přístupem v rozhodnutích Komise bylo využito „pouze“ šesti kritérií s tím, že nebylo bližšímu posouzení podrobeno nebezpečí korupce.

Na základě shora uvedeného popisu a vyhodnocení **navrhuje předkladatel využití varianty B**, která zajišťuje vnitrostátní aplikaci a závaznost specifických pravidel obsažených v rozhodnutích Komise, kterými se stanovují prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti (zejména rozhodnutí Komise ze dne 13. dubna 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti obsahující informace uvedené v článku 18 písmeno a) nařízení č. 300/2008).

Jelikož se na obsah těchto rozhodnutí Komise vztahuje zvláštní režim, jeho zpřístupnění třetím osobám, kdy příslušné orgány členských států zpřístupní v případě potřeby příslušné části těchto rozhodnutí provozovatelům a subjektům odpovědným za jeho provádění nebo subjektům, o nichž se tyto orgány domnívají, že mají oprávněný zájem, navrhuje se zavést specifický postup uložení povinností obsažených v takto neveřejných rozhodnutích Komise jejich jednotlivým adresátům.

Na jedné straně jsou rozhodnutí Komise právními akty adresovanými členským státům, které obsahují pravidla chování pro určité kategorie fyzických a právnických osob na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy, přičemž plnění těchto pravidel má být sankčně vynutitelné, na straně druhé však tato rozhodnutí nejsou zveřejňována a přístup k jejich obsahu má být ovládán zásadou „vědět jen to nejnutnější“. Předkladatel se domnívá, že s ohledem na ustanovení článku 52 odst. 1 Ústavy České republiky, dle něhož je k platnosti zákona třeba, aby byl vyhlášen, jakož i s ohledem na další ústavně právní konsekvence popsané situace (zejména s ohledem na zásadu právní jistoty, zásady předvídatelnosti práva

a klasickou zásadu neznalost zákona neomlouvá), že ke shora uvedeným rozhodnutím Komise nelze přistupovat jako k přímo použitelným předpisům EU a že jejich pouhé písemné zpřístupnění potenciálním adresátům povinností v nich obsažených na základě zásady „vědět jen to nejnütnější“ nepostačuje k jejich závaznosti a vynutitelnosti vůči nim.

Proto je doporučováno zavedení zvláštního převodního mechanismu v podobě správního řízení směřujícího k vydání individuálního správního aktu (správního rozhodnutí), kterým budou práva a povinnosti vyplývající z neveřejného rozhodnutí Komise uložena nebo přiznána jmenovitě určené osobě. Jakkoli si je předkladatel dobře vědom neortodoxní povahy zvoleného řešení, je rovněž přesvědčen, že tato neortodoxní povaha převodního mechanismu má svůj původ již v nestandardním režimu nakládání s obsahem samotných rozhodnutí Komise.

Navrhovaná varianta je vedena snahou vyhovět požadavku EU na zpřístupnění pravidel obsažených v těchto rozhodnutích jen osobám, kterých se tato pravidla týkají, a současně zajistit vynutitelnost plnění takovýchto pravidel v souladu s ústavním pořádkem České republiky.

Jelikož příslušnému správnímu orgánu nejsou všechny jmenovitě určené osoby, na které by pravidla obsažená v rozhodnutích Komise potenciálně dopadala, známy z jeho úřední činnosti, stanovuje návrh takovýmto osobám oznamovací povinnost, po jejímž splnění následuje správní řízení zahajované z moci úřední, jehož výsledkem je správní rozhodnutí ukládající takovýmto osobám tzv. základní opatření, tj. pravidla dopadající na tyto osoby z obsahu jednotlivých rozhodnutí Komise. Odvolání proti rozhodnutí, kterým se stanovují základní opatření, nemá odkladný účinek, jelikož takového rozhodnutí bude obsahovat pouze pravidla již stanovená Komisí v jejím rozhodnutí, případně umožňuje-li to takové rozhodnutí Komise, jejich modifikaci, přičemž plnění těchto pravidel je nutné bezprostředně po jejich stanovení.

Mírný nárůst administrativní zátěže na straně státní správy (bude se jednat spíše o jednorázová správní řízení omezenému okruhu adresátů, včetně omezené aktualizace v návaznosti na změny požadavků přímo v rozhodnutích Komise), jakož i adresátů státní správy, kteří postoupí (rovněž jednorázově) správní řízení u příslušného správního orgánu, je více než vyvážen garancí zákonnosti navrhovaného řešení.

Zhodnocení variant
Určení příslušného orgánu

Varianty	EU dimenze	Efektivita státní správy		Finanční náklady		Garance zákonnosti	Zvýšení bezpečnosti	Ústavnost	Nebezpečí korupce
		Účelnost	Admin.	Veřejná správa	Soukromá sféra				
Varianta A (nulová/MD)	- (slučitelné)	0	-	-	0	0	-	- (zajištěna)	-
Varianta B (ÚCL)	- (slučitelné)	++	-	--	+	+	++	- (zajištěna)	-

Zhodnocení variant
Ověření spolehlivosti

Varianty	EU dimenze	Efektivita státní správy		Finanční náklady		Garance zákonnosti	Zvýšení bezpečnosti	Ústavnost	Nebezpečí korupce
		Účelnost	Admin.	Veřejná správa	Soukromá sféra				
Varianta A (nulová)	-	--	0	0	0	++	0	- (pochybná)	-
Varianta B (ÚCL)	+ (zajistí slučitelnost)	++	--	--	-	+++	++	++	++
Varianta C (zřizovatel vyhrazeného prostoru)	+ (zajistí slučitelnost)	+	-	+	---	-	+	-	-
Varianta D (Policie ČR)	+ (zajistí slučitelnost)	+++	---	--	-	+	++	(v případě přezkumu ++)	++

Zhodnocení variant
Informace s omezeným přístupem v rozhodnutích Komise

Varianty	EU dimenze	Efektivita státní správy		Finanční náklady		Garance zákonnosti	Zvýšení bezpečnosti	Ústavnost
		Účelnost	Admin.	Veřejná správa	Soukromá sféra			
Varianta A (zveřejnění)	- -	+++	0	0	0	+	-	++
Varianta B (převodní mechanismus)	+++	++	-	-	-	++	++	++
Varianta C (proti podpisu)	++	++	0	0	0	-	++	-

4.2 Stanovení pořadí variant a výběr nejvhodnějšího řešení v oblasti provozování obchodní letecké dopravy

Jakkoli varianta B počítá se zavedením nové povinnosti leteckých dopravců ze třetích zemí, jejichž záměrem je provádět přímý nebo zprostředkovaný prodej služeb obchodní letecké dopravy, o této skutečnosti informovat Ministerstvo dopravy, tak je jednoznačně upřednostňována právě tato varianta. Důvodem je především skutečnost, že kromě využití informací pro zajištění rovnoprávných a recipročních mezinárodních leteckých vztahů, může být evidence alespoň základních údajů, které budou Ministerstvu dopravy letečtí dopravci ze třetích zemí v rámci oznámení sdělovat, využiti i při případných krizových situacích (např. šíření nakažlivých chorob) k zajištění kontaktu státních institucí s leteckými dopravci a k jejich informovanosti a tím rovněž k zajištění bezpečnosti leteckého provozu a ochrany cestujících. Navrhovaný požadavek rovněž nemá vliv na ostatní povinnosti leteckých dopravců vyplývající z jiných právních předpisů (např. obchodní zákoník).

Drobné zvýšení administrativní zátěže leteckých dopravců ze třetích zemí by nemělo být překážkou pro přijetí navrhovaného varianty.

5. Implementace doporučené varianty a vynucování

Účinnost zákona je stanovena s ohledem na délku legislativního procesu a lhůty, ve kterých musí být přijata příslušná opatření k provedení relevantních přímo použitelných předpisů Evropské unie

Návrh rovněž formuluje přechodná ustanovení vztahující se k některým změnám zákona o civilním letectví, u nichž je žádoucí zajistit kontinuitu platné právní úpravy, zejména vymezením období, v němž mají být příslušné společenské vztahy uvedeny do souladu s novou právní úpravou.

V části deváté zákona došlo k úpravě a doplnění odrazujících sankcí za nově vymezená protiprávní jednání.

6. Přezkum účinnosti

Přezkum účinnosti bude provádět ÚCL, Ministerstvo dopravy a příslušné orgány v gesci Ministerstva vnitra (v oblasti bezpečnostní přijatelnosti), a to v rámci konkrétního vyhodnocování úrovně plnění závazků vyplývajících z právní úpravy určených jejím adresátům.

7. Konzultace a zdroje dat

V rámci konzultací byl osloven ÚCL, který by měl zajišťovat činnosti příslušného orgánu, jakož i široká letecká veřejnost (provozovatelé letišť, obchodní letecké dopravy, poskytovatelé letových navigačních služeb, aj.). K nejdiskutovanější otázce zajištění ověření spolehlivosti byla v rámci veřejných konzultací zaznamenána následující stanoviska. ÚCL a provozovatel letiště Praha Ruzyně (Letiště Praha, a.s.) preferují jednu z „centralizovaných“ variant, tj. variantu D (ověření zabezpečuje Policie České republiky), případně variantu B, kdy je ověření spolehlivosti svěřováno ÚCL. Samozřejmě vždy za předpokladu zajištění

dostatečného personálního a finančního zabezpečení agendy. Za nejvýznamnější výhodu variant považují zajištění přezkumných prostředků, centralizaci služby zabezpečovanou státem a uznatelnost dokladů všemi zřizovateli SRA. Z tohoto důvodu je zaznamenáván příklon k variantě B. Tuto variantu doporučilo ve svých stanoviscích rovněž Ministerstvo spravedlnosti, které poukázalo na to, že tato varianta, oproti variantě C nesměruje k většímu zatížení soudů a je tak v souladu se současnými legislativními tendencemi, přičemž variantu B považuje za vhodnější rovněž z toho důvodu, že žádost o výpis z evidence Rejstříku trestů bude podávána elektronicky, navíc bude výpis vydáván přímo správnímu orgánu a nikoliv žadateli, čímž se zmenšuje pravděpodobnost předložení padělaného výpisu. Pro volbu varianty B se vyslovalo taktéž Ministerstvo pro místní rozvoj a v jistém smyslu i Bezpečnostní informační služba.

Oproti tomu provozovatelé „regionálních“ letišť (Brno, Ostrava, Karlovy Vary a Pardubice) v rámci veřejných konzultací projevíli jednoznačnou sympatii pro variantu C, kdy ověření spolehlivosti by dle jejich názoru měl zabezpečovat subjekt přímo odpovědný za zajištění bezpečnosti a ochrany civilního letectví před protiprávními činy v daném místě při znalosti místních poměrů a osob ucházejících se o vstup do SRA, a to v součinnosti s místně příslušným inspektorátem cizinecké policie či Policie České republiky. Rovněž poukázali na zřejmě zdoluhavý proces při realizaci jedné z „centralizovaných“ variant, což by mohlo v provozní praxi způsobovat značné potíže při sjednávání krátkodobých pracovních poměrů.

Provozovatelé těchto letišť rovněž vyjádřili blížeji nespecifikovanou potřebu novelizace zákona o Policii České republiky, která by měla zřejmě více reflektovat potřebu účinné spolupráce mezi místně příslušnými inspektoráty cizinecké policie a provozovatelem letiště při zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Podrobné konzultace byly provedeny rovněž s Ministerstvem vnitra, Bezpečnostní informační službou, Policií České republiky i s Národním bezpečnostním úřadem, a to při řešení otázky ověření spolehlivosti pro účely vstupu bez doprovodu do vyhrazených bezpečnostních prostor. Ministerstvo vnitra vyjádřilo nesouhlas s variantou D, kdy ověření spolehlivosti by mělo být zabezpečováno Policií České republiky, ale rovněž s variantou B. Ministerstvo vnitra k variantě B návrhu zákona mj. uvedlo, že *„Je nutné konstatovat, že charakter uvedeného řízení vůbec neodpovídá účelu ověřování spolehlivosti. Už z povahy „stanoviska“ Policie ČR, které se má vztahovat k bezpečnostní způsobilosti, tedy osoba má být posouzena vzhledem k tomu, zda nelze v souvislosti s jejím vstupem do vyhrazeného bezpečnostního prostoru spatřovat bezpečnostní riziko, tedy že zde existuje riziko ohrožení bezpečnosti civilního letectví, vyplývá, že takové stanovisko Policie ČR bude prakticky nepřezkoumatelné. Policie uvedené informace může získat vlastní lustrací v příslušných evidencích, ke kterým má přístup, včetně možnosti kontroly dokladů a zjišťování informací o osobách, které nejsou státními občany České republiky, ale také od zpravodajských služeb. Uvedením konkrétních informací, které vedly k tomu, že prověřovaná osoba představuje „bezpečnostní riziko“, a tudíž je bezpečnostně nezpůsobilá, by v řadě případů zcela jistě došlo k ohrožení probíhajícího vyšetřování vůči osobě žadatele, nebo jiným osobám, rozkrývání organizované trestné činnosti, odhalení zdroje informací zpravodajských služeb, anebo utajovaných informací. Tyto informace tedy není možné zahrnout do stanoviska Policie ČR a tudíž do spisu (rozhodnutí) ve správním řízení, ani v řízeních opravných či přezkumných. Nemožnost doložit konkrétní informace důkazy o tom, že osoba představuje bezpečnostní riziko pro civilní letectví (seznámit s nimi dotčenou osobu), by nutně vedla k tomu, že v nastaveném systému by tato podmínka pro udělení ověření spolehlivosti byla zcela vágní, a tudíž neuskutečnitelná, navíc spojená se zcela zbytečnými náklady pro Policii ČR. Zásadně nesouhlasíme také s výkladem, podle kterého by Policie ČR v daném řízení vystupovala jako správní orgán. Tento výklad je v naprostém rozporu s dlouhodobou snahou*

obřemenit Policii ČR od „úřednických a dokladových“ agend i samotným účelem daného ustanovení ve správním řádu i charakterem činnosti Policie ČR. Z výše popsanych důvodů požadujeme, aby byla přijata varianta C. Pokud však přesto dojde ke zvolení varianty B, požadujeme, aby stanovisko od Policie ČR vyžadováno nebylo...“. Naopak Ministerstvo vnitra pro obhajobu varianty C mj. uvedlo, že „Podstatou varianty C je, že bezpečnostní způsobilost fyzických osob, které budou vstupovat bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru, bude povinen posoudit provozovatel letiště, který si k tomuto účelu vyžádá vyjádření Policie ČR, která při ověřování bude postupovat plně v souladu s úkolem svěřeným jí zákonem, tedy s ustanoveními o prevenci kriminality a terorismu. Tato činnost neprobíhá ve správním řízení, Policie ČR není správním orgánem ve smyslu správního řádu, ustanovení správního řádu se na ni proto nevztahuje. Na základě tohoto vyjádření pak provozovatel letiště buď osvědčení o způsobilosti vydá, nebo nevydá.

Vzhledem k tomu, že provozovatel letiště je subjektem (podnikatelem, právnickou osobou) soukromého práva, je oprávněn rozhodnout, které fyzické osoby se budou ve vyhrazeném bezpečnostním prostoru pohybovat bez doprovodu, sám, na tento vstup pak žádná fyzická osoba nemá právní nárok a na tento postup se správní řád také nevztahuje. Jelikož na ochraně civilního letectví před protiprávními činy je legitimní veřejný zájem, je nutné, aby při posouzení postupoval v souladu s úkoly a povinnostmi, které jí ukládá zákon, tedy měl povinnost nevydat osvědčení žadateli, kterého ve svém vyjádření Policie ČR z hlediska bezpečnosti státu a ochrany civilního letectví nedoporučí. Tato varianta je podporována Ministerstvem vnitra a Policií ČR, BIS a většinou provozovatelů veřejných letišť s mezinárodním provozem. Tato varianta stejně jako varianta I zasahuje do ústavně zaručeného práva na svobodnou volbu povolání, tento zásah je však zcela legitimní, jak vyplývá také z judikatury Ústavního soudu (například nález ze dne ze dne 25. listopadu 2003, č. j. I. ÚS 504/03 a usnesení IV. ÚS 266/09). Právo na svobodnou volbu povolání a přípravu k němu, jakož i právo podnikat a provozovat jinou hospodářskou činnost, je jedním ze základních hospodářských práv jednotlivce. Toto právo však není absolutní a může být v souladu s čl. 26 odst. 2 Listiny omezeno podmínkami výkonu určité hospodářské činnosti nebo omezeními v pravém slova smyslu, pokud jsou takto stanoveny zákonem. Právo na svobodnou volbu povolání, jak vyplývá již z jeho zařazení do režimu čl. 41 Listiny základních práv a svobod, není „klasickým“ základním právem, jehož omezení by muselo úspěšně projít testem proporcionality. Zákonodárci je zde – samozřejmě za podmínky, že bude respektovat podstatu a smysl tohoto práva – otevřen poměrně široký manévrovací prostor.

Je navíc třeba připomenout, že právo na svobodnou volbu povolání nelze aplikovat bez současného posouzení míry účasti veřejného zájmu a veřejné moci na podmínkách existence takového povolání. Aby byla šetřena podstata a smysl práva na svobodnou volbu povolání, nesmí jít o podmínku zcela excesivní či iracionální. Navíc, jak vyplývá z čl. 1 a 3 Listiny základních práv a svobod, nesmí jít o podmínku diskriminační. Prověřování provedené prostřednictvím Policie ČR poskytuje dostatečné záruky národní bezpečnosti i bezpečnosti civilního letectví, Ministerstvo vnitra, resp. Policie ČR, je v České republice hlavním garantem vnitřního pořádku a bezpečnosti. Provádění ověřování spolehlivosti do této kompetence plně zapadá a vzhledem k tomu, že byla zvolena decentralizovaná varianta výkonu této činnosti, je také bez nároků na faktické navýšení personálu či jiné výrazné finanční náklady.“.

8. Kontakt na zpracovatele RIA

Osoby, které zpracovaly závěrečnou zprávu z hodnocení dopadů regulace

Jméno a příjmení

Ing. Zdeněk Jelínek, tel. 225 131 027, zdenek.jelinek@mdcr.cz

Útvar, ve kterém pracují: odbor 220 – odbor civilního letectví Ministerstva dopravy

B. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky

Předkládaný návrh je v souladu s ústavním pořádkem České republiky.

C) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána

Stěžejním mezinárodním dokumentem pro oblast civilního letectví je Úmluva o mezinárodním civilním letectví ze dne 7. prosince 1944 (tzv. Chicagská úmluva), vyhlášená ve Sbírce zákonů a nařízení republiky Československé pod č. 147/1947 Sb. z. a n., jejímž cílem bylo vytvořit, sjednotit a kodifikovat základní zásady a pravidla zaručující bezpečnost a rozvoj civilního letectví. Chicagská úmluva navíc ustavila Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO) se sídlem v Montrealu. Tato mezinárodní odborná organizace byla členskými státy zmocněna přijímat mezinárodní normy a doporučení.

Při tvorbě unijních právních předpisů vychází Evropská komise velmi často z mezinárodněprávní úpravy, jež byla vytvořena a přijata na poli Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). U navrhované právní úpravy je to zejména příloha č. 17 Chicagské úmluvy, ze které vychází unijní právní úprava ochrany před protiprávními činy a která mimo jiné poskytuje členským státům Evropské unie společný výklad výše uvedené přílohy.

Předkládaný návrh je s výše uvedenou mezinárodní smlouvou v souladu, jakož i s ostatními mezinárodními závazky České republiky v oblasti civilního letectví.

D) Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s právem Evropské unie

Na navrženou právní úpravu se vztahují níže uvedené sekundární akty práva Evropské unie:

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 v oblasti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a zrušuje směrnice 2006/23/ES,
- nařízení Komise (EU) č. 805/2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla k udělování průkazů způsobilosti a některých osvědčení řídících letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008,
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení),

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004, o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb),
- nařízení Komise (EU) č. 255/2010 ze dne 25. března 2010, kterým se stanoví společná pravidla uspořádání toku letového provozu
- nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách,
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002,
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství
- nařízení Komise (EU) č. 1254/2009, kterým se stanoví kritéria umožňující členským státům odchýlit se od společných základních norem v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a přijmout alternativní bezpečnostní opatření,
- nařízení Komise (EU) č. 72/2010 ze dne 26. ledna 2010, kterým se stanoví postupy pro provádění inspekci Komise v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy,
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES,
- nařízení Komise (EU) č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti,
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví (transpoziciční lhůta uplynula dne 4. července 2005) a
- směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (transpoziciční lhůta uplynula dne 1. května 2004)

Navržená právní úprava souvisí s výše uvedenými směrnicemi, jež jsou v českém právním řádu plně transponovány. Předmětným návrhem není snížena stávající úroveň transpozice těchto směrnic.

Předkládaný návrh je v souladu s primárním právem Evropské unie, výše uvedenými sekundárními právními akty Evropské unie, s obecnými zásadami práva Evropské unie. Na materii obsaženou v návrhu se nevztahuje žádná judikatura soudních orgánů Evropské unie.

Návrh je tedy plně slučitelný s právem Evropské unie jako celkem.

Zvláštní část

Část první – změna zákona o civilním letectví

Čl. I

K bodu 1 (§ 1)

Úprava poznámek pod čarou č. 1 a 1a reaguje na zrušení některých unijních právních předpisů uvedených v těchto poznámkách pod čarou a na přijetí nových unijních právních předpisů.

K bodu 2 (§ 2)

K odst. 9: v návaznosti na nové znění Hlavy IV (Zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů a hlášení událostí) se z výše uvedené hlavy do definičního aparátu, obsaženého v § 2, přesouvá vymezení pojmu událost. Definice předmětného pojmu vychází z článku 2 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví.

K odst. 10: jedná se o přesunutí definice obchodní letecké dopravy z § 56 odst. 1 za účelem konsolidace základních pojmů používaných v tomto zákoně do jednoho paragrafu; v definici obchodní letecké dopravy bylo nahrazeno slovo „věcí“ slovem „nákladu“, které odpovídá terminologii používané v praxi a taktéž dochází k terminologickému sjednocení s legislativními akty vydávanými na úrovni EU.

K odst. 11 až 15: s ohledem na potřeby vyvolané novou úpravou zejm. části šesté tohoto zákona bylo žádoucí definovat jednotlivé kategorie leteckých dopravců a pojem „série nepravidelných letů“. Kategorizace leteckých dopravců vychází z požadavku na jejich odlišnou regulaci při současném zohlednění členství ČR v EU. Vymezení pojmu „série nepravidelných letů“ odpovídá potřebám českého civilního letectví a vyplývá z dosavadních praktických zkušeností při povolování letů.

K bodu 3 a 22 (§ 3 odst. 3, 5 až 7 a 8, § 11, § 17 odst. 1, § 18 odst. 3, § 22 odst. 3, § 32 odst. 1 až 3 a 5, § 42b odst. 5, § 44 odst. 4, § 58 odst. 1, § 65, § 88 odst. 1, § 89 odst. 1, § 89 odst. 2, § 90 odst. 3, § 91 odst. 3, § 98 odst. 3, § 102 odst. 2 a § 25 odst. 4)

Provádí se legislativně technická úprava textu, která reaguje na změnu, kterou přinesla Lisabonská smlouva. Jejím vstupem v platnost (1. 12. 2009) Evropská unie nahradila Evropské společenství a stala se jeho nástupkyní. Evropská společenství tak nadále zahrnují jen Evropské společenství pro atomovou energii.

K bodu 4 (§ 4 odst. 2)

Na základě požadavku Ministerstva vnitra bylo za účelem jeho zpřesnění reformulováno ustanovení upravující údaje, které se zapisují do leteckého rejstříku.

K bodu 5 až 7 (§ 7)

Ustanovení upravující institut schvalování typu výrobku je formulačně upraveno v souvislosti s realizací „Koncepce budoucí právní úpravy, která povede ke sjednocení právní

úpravy postupů při výkonu jednotlivých správních agend s minimem odchylek a výjimek“. Právní úprava tohoto institutu je zakotvena v zákoně o civilním letectví od počátku jeho platnosti a Úřad pro civilní letectví má s tímto institutem praktické zkušenosti. Proces schvalování typu výrobku podle § 7 zákona o civilním letectví je velmi rozsáhlý a lze ho popsat následovně. Na základě podané žádosti dochází k jejímu přijetí a stanovení použitelných požadavků včetně zvláštních podmínek (předpisové základny), přičemž vlastní kategorie schvalovaného výrobku v souladu s předpisem letové způsobilosti určuje délku doby platnosti žádosti na schválení typu výrobku. Na základě použitelných požadavků žadatel předkládá ke schválení návrh přijatelných způsobů důkazů a po jejich schválení i vlastní certifikační program. Po jeho odsouhlasení začíná běžet proces vyšetřování prokazování předpisové základny. Během tohoto období je provedeno značné množství částečných závěrů během certifikačních jednání, pozemních, laboratorních a letových zkoušek a při schvalování certifikačních zpráv. Jedná se o průkaz předpisové základny, která má přibližně 400 požadavků-bodů, přičemž u většiny požadavků se nutno provést průkaz několika způsoby a často časově velmi odděleně. Současně se provádí i ověřování shody výrobku a zkušebního zařízení, která potvrzuje, že výrobek a zkušební zařízení odpovídají výkresové dokumentaci. Po úspěšném zakončení procesu prokazování a předání všech požadovaných certifikačních dokumentů a příruček s vyhovujícím výsledkem vydává certifikační tým Úřad pro civilní letectví závěrečnou zprávu obsahující doporučení pro vydání typového osvědčení a jeho vydáním je proces zakončen.

Na základě provedených konzultací se zástupci Úřadu pro civilní letectví dospělo Ministerstvo dopravy k závěru, že na řízení o schvalování typu výrobku je možné aplikovat ustanovení správního řádu s tím, že bude odchýlně od správního řádu upraven okruh účastníků řízení tak, že účastníkem řízení o schválení typu výrobku bude jen žadatel, neboť široké pojetí účastníka podle současného správního řádu zakládá nebezpečí zablokování celého, již tak náročného a časově zdoluhavého řízení ze strany velkého počtu osob, které by se mohly za účastníka tohoto řízení považovat.

K § 7 odst. 1: účastníkem řízení o schválení typu výrobku bude pouze žadatel. Jakékoli širší pojetí účastníka v tomto případě by vedlo k možnému zablokování již tak složitého a zdoluhavého řízení o schvalování typu výrobku.

K § 7 odst. 2: dochází k nahrazení slov „po dohodě se žadatelem“ slovy „po vyjádření žadatele“. Nová formulace lépe odpovídá smyslu tohoto ustanovení, neboť není třeba dosáhnout dohody mezi Úřadem a žadatelem o stanovení předpisů určených pro schvalování typu výrobku mezinárodní smlouvou, na základě kterých bude daný typ výrobku schvalován, tyto předpisy budou Úřadem stanoveny po vyjádření žadatele týkající se konkrétního typu výrobku, o jehož schvalování v daném případě půjde.

K § 7 odst. 5: z důvodu složitosti celého procesu schvalování typu výrobku je z výše uvedených důvodů potřeba upravit odchýlně od správního řádu lhůtu pro vydání rozhodnutí o schválení typu výrobku, neboť v obecné lhůtě stanovené v ustanovení § 71 správního řádu není možné pro zdoluhavost a složitost celého tohoto řízení potřebné rozhodnutí vydat. Lhůta, v níž lze nejpozději vydat rozhodnutí o schválení typu výrobku se stanovuje na tři roky od zahájení řízení, není ovšem vyloučeno, že takové rozhodnutí bude vydáváno ve lhůtě kratší. Ve zvlášť složitých případech bude rozhodnutí vydáno do pěti let. Lhůta pro vydání rozhodnutí byla stanovena na základě poznatků o tom, jak ve skutečnosti tento proces v praxi probíhá, a to na základě konzultací se zástupci Úřadu pro civilní letectví, kteří mají s tímto institutem praktické zkušenosti.

K bodu 8 a 11 (§ 19 a 21)

Převážná část průkazů způsobilosti leteckého personálu je vydávána podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES, v platném znění, a nařízení vydaném na jeho základě. Unijní nařízení nepožadují jako podmínku pro vydání průkazu způsobilosti leteckého personálu prokázání bezúhonnosti. Vzhledem k této skutečnosti, jakož i při zvážení toho, že bezúhonnost leteckého personálu bude posuzována jako jedna z podmínek pro vstup bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru v rámci institutu ověření spolehlivosti podle části osmé zákona o civilním letectví, se navrhuje zrušit prokazování bezúhonnosti pro účely vydávání průkazu způsobilosti, a to i u těch průkazů způsobilosti leteckého personálu, které jsou vydávány podle vnitrostátní právní úpravy.

K bodu 9 (§ 19a)

Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES, v platném znění, byla zrušena směrnice Rady 91/670/EHS. Vzhledem k tomu, že ustanovení § 19a představuje transpoziční opatření k předmětné směrnici, navrhuje se jeho zrušení.

K bodu 10 (§ 20 odst. 2)

Jde o provedení článku 13 odstavec 2 nařízení Komise (EU) č. 805/2011 ze dne 10. srpna 2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla k udělování průkazů způsobilosti a některých osvědčení řídicích letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, podle něhož členské státy mohou uložit místní jazykové požadavky, pokud to považují z bezpečnostních důvodů za nezbytné.

K bodu 12 až 15 (§ 22a)

Důsledek zavedení nové terminologie v § 2, přičemž daná ustanovení, související s bezpečnostní letovou normou dopravce, s jejím schvalováním Úřadem pro civilní letectví a se schvalováním výjimky z bezpečnostní letové normy, se váží výhradně k tuzemskému leteckému dopravci. Slovní spojení „osvědčení leteckého dopravce“, které zákon v dosavadním znění používá se mění v souladu s označením tohoto osvědčení v nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 v platném znění a leteckých předpisech L 6/I a L6/II, a to v případě všech výskytů v rámci zákona o civilním letectví.

K bodu 16 (§ 22b)

Důsledek zavedení nové terminologie v § 2, přičemž dané ustanovení obsahující povinnosti leteckého dopravce se váže výhradně k tuzemskému leteckému dopravci.

K bodu 17 a 18 (§ 22c)

Důsledek zavedení nové terminologie v § 2, přičemž dané ustanovení obsahující povinnosti člena posádky letadla vůči leteckému dopravci se váže výhradně k tuzemskému leteckému dopravci.

K bodu 19 a 20 (§ 22d až 22m)

Problematika vydávání průkazů způsobilosti řídicího letového provozu a řídicího letového provozu žáků, požadavky na jazykové znalosti řídicích letového provozu, určování místní doložky stanoviště řízení letového provozu, výcvik řídicích letového provozu, řídicích letového provozu žáků a provozních instruktorů výcviku, kvalifikace k výkonu činnosti provozního instruktora, provádění výcviku a jeho povolování, provádění zkoušek v rámci výcviku a jeho povolování, uznávání průkazů způsobilosti řídicích letového provozu vydaných členským státem Evropské unie a evidenci průkazů způsobilosti řídicích letového provozu a řídicích letového provozu žáků byla do září 2011 na unijní úrovni upravena směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006/23/ES o licenci řídicího letového provozu Společenství. Tato směrnice však byla zrušena nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 v oblasti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a zrušuje směrnice 2006/23/ES. V současné době je tedy problematika řídicích letového provozu komplexně upravena přímo použitelnými předpisy Evropské unie, a to nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 v oblasti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a zrušuje směrnice 2006/23/ES a nařízením Komise (EU) č. 805/2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla k udělování průkazů způsobilosti a některých osvědčení řídicích letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.

S ohledem na výše uvedené se jeví stávající právní úprava v uvedených ustanoveních jako duplicitní a je třeba ji z důvodu právní jistoty zrušit. Z tohoto důvodu je právní úprava obsažená v § 22d až 22m vypuštěna, přičemž odpovídajícím způsobem je upraven název (nadpis) hlavy III zákona o civilním letectví tak, aby obsahově odpovídal ustanovení § 23, které v části III zákona zůstává zachováno.

K bodu 21 (§ 23)

S ohledem na vypuštění § 22d až 22m, upravujících otázky související s řídicími letového provozu, se vypouští věta v § 23 odkazující na jedno ze zrušovaných ustanovení.

K bodu 22 (§ 25 odst. 4)

Provádí se legislativně technická úprava textu, která reaguje na změnu, kterou přinesla Lisabonská smlouva. Jejím vstupem v platnost (1. 12. 2009) Evropská unie nahradila Evropské společenství a stala se jeho nástupkyní. Evropská společenství tak nadále zahrnují jen Evropské společenství pro atomovou energii.

K bodu 23 až 29 (§ 34a až § 34d)

Navrhovanou právní úpravou dochází k zpřesnění právní úpravy osvědčení způsobilosti letišť, a to s ohledem na realizaci koncepce „Koncepce budoucí právní úpravy, která povede ke sjednocení právní úpravy postupů při výkonu jednotlivých správních agend s minimem odchylek a výjimek“. Odpovídajícím způsobem je upraven i skupinový nadpis nad § 34a.

Právní úprava tohoto institutu byla do zákona o civilním letectví začleněna zákonem č. 225/2006 Sb. (novela zákona o civilním letectví). V souladu s Přílohou č. 14 k Úmluvě

o mezinárodním civilním letectví (Chicagská úmluva) je u mezinárodního veřejného letiště k jeho provozování zapotřebí osvědčení vydané vnitrostátním leteckým úřadem. Osvědčení způsobilosti letiště autoritativně stvrzuje skutečnosti, které jsou v něm uvedeny, a deklaruje shodu s požadavky stanovenými v této příloze k citované mezinárodní úmluvě. Osvědčení se váže k osobě provozovatele letiště a vzhledem k rozšířené možnosti získat povolení k provozování letiště občanem členského státu Evropské unie, a tedy i možnosti kapitálového vstupu cizích subjektů, které nemají trvalý pobyt nebo sídlo na území České republiky, zajišťuje zvýšený stupeň kontroly stanovených postupů při provozování civilního mezinárodního letiště. Z těchto důvodů byla zmíněnou novelou vložena do zákona o civilním letectví ustanovení upravující tento institut.

Pokud jde o ustanovení § 34a až 34c (osvědčení způsobilosti letiště), nejde o ustanovení, která by přímo vylučovala působnost správního řádu, nicméně z důvodu použité terminologie v těchto ustanoveních mohou vznikat pochybnosti, o jaký charakter správního řízení půjde, tedy zda půjde o řízení podle části druhé správního řádu (obecná ustanovení o správním řízení) či podle části čtvrté správního řádu (vyjádření, osvědčení a sdělení). Svým charakterem jde o řízení podle části druhé správního řádu, i z dikce ustanovení §§ 34a odst. 2, 34b odst. 34c odst. 4 vyplývá, že správní orgán (zde Úřad pro civilní letectví) vydává ve věci rozhodnutí, proto může být použití pojmu „osvědčení“ poněkud zavádějící. Z tohoto důvodu bylo rozhodnuto o přeformulování příslušných ustanovení upravujících tento institut (rozhodování o provozně-technické způsobilosti letiště). V souladu s výše uvedeným je přeformulován i skupinový nadpis.

K § 34a: veřejné mezinárodní letiště je možné provozovat jen tehdy, pokud byla schválena jeho provozně-technická způsobilost. Aktivně legitimovaným subjektem k podání žádosti o schválení této provozně technické způsobilosti letiště je provozovatel veřejného vnitrostátního letiště nebo neveřejného mezinárodního letiště, návrh stanoví i nutnou přílohu, kterou musí žadatel ke své žádosti přiložit a kterou je tzv. letištní příručka. Je stanovena i povinnost provozovatele letiště zaznamenávat v tomto dokumentu jakékoli změny a tyto ve stanovené lhůtě oznámit Úřadu.

K § 34b odst. 1: jde o sjednocení použité terminologie tak, aby bylo zřejmé, že jde o rozhodování podle části druhé správního řádu.

K § 34b odst. 2: lhůta jednoho roku, jako lhůta, ve které správní orgán nejpozději vydá rozhodnutí o schválení provozně-technické způsobilosti letiště byla převzata ze stávající právní úpravy tohoto institutu z následujících důvodů. Řízení o schvalování provozně-technické způsobilosti letiště je dlouhodobějším procesem, v průběhu něhož Úřad zkoumá, zda žadatel splňuje podmínky uvedené v ustanovení § 34b odst. 1 (tedy zda veškerá zařízení, vybavení, provozní postupy a systém řízení bezpečnosti provozu na letišti, jakož i letecké služby poskytované na tomto letišti, uváděné v letištní příručce, jsou v souladu s leteckými předpisy a dále zda provozovatel letiště a letištní personál, uvedení v letištní příručce, splňují požadavky odborné způsobilosti pro provoz letiště a jeho údržbu stanovené leteckými předpisy), přičemž je třeba splnění těchto požadavků zkoumat v letním i v zimním období. Z konzultací se zástupci Úřadu pro civilní letectví vyplynulo, že by bylo možné rozhodnutí o schválení provozně technické způsobilosti letiště, pokud jde o stávající letiště, vydat i v kratším období a zpravidla tomu tak v případě současné právní úpravy (osvědčení způsobilosti letiště) bývá, nicméně v případě nového letiště zde je zájem na tom, aby Úřad mohl zkoumat a sledovat provoz na daném letišti po určitou dobu, aby mohl náležitě a kvalifikovaně posoudit splnění všech podmínek uvedených v ustanovení § 34b odst. 1.

K § 34b odst. 3 a 4: odvolání podané do rozhodnutí o zamítnutí žádosti o schválení provozně-technické způsobilosti letiště nebude mít podle navrhované právní úpravy odkladný účinek, právní úprava obsažená v odstavci 3 je převedena do § 34c odst. 2

Podle stávající právní úpravy, pokud Úřad vydá rozhodnutí o zamítnutí žádosti o vydání osvědčení provozně-technické způsobilosti nebo pokud rozhodne o odnětí tohoto osvědčení, zahájí z úřední povinnosti řízení o změně druhu letiště. Ustanovení o tomto řízení jsou v navrhované právní úpravě zrušena. Provozovatel letiště by měl mít sám právo rozhodnout o tom, zda letiště, které provozuje, bude mít statut letiště mezinárodního veřejného či vnitrostátního veřejného. Podle ustanovení § 25 zákona o civilním letectví o stanovení druhu letiště a o jeho změně rozhoduje Úřad *na žádost provozovatele letiště* po posouzení technických a provozních podmínek stanovených pro požadovaný druh letiště. Z toho vyplývá, že podmínkou pro stanovení druhu letiště (jakožto letiště mezinárodního veřejného) není zákonnou podmínkou předchozí vydání osvědčení způsobilosti letiště (podle navrhované právní úpravy schválení provozně technické způsobilosti). Pokud nebude schválena provozně technická způsobilost letiště či pokud bude toto schválení provozně-technické způsobilosti letiště zrušeno, nebude moci provozovatel letiště toto letiště fakticky provozovat jakožto letiště mezinárodní veřejné, nicméně statut mezinárodního veřejného letiště zůstane v platnosti, pokud sám v souladu s ustanovením § 25 zákona nepožádá o změnu druhu letiště. Nic také nebude bránit tomu, aby provozovatele letiště opětovně požádal o schválení provozně technické způsobilosti letiště a opětovně tak mohl v případě schválení fakticky své letiště provozovat jako letiště mezinárodní veřejné. Vedlejším přínosem navrhované právní úpravy tak bude i snížení administrativní zátěže Úřadu, který by musel z úřední povinnosti zahajovat řízení o změně druhu letiště.

K § 34c: jde o sankční opatření spočívající ve zrušení schválení provozně-technické způsobilosti letiště, pokud bude Úřadem zjištěno, že zákonné podmínky stanovené v ustanovení § 34b odst. 1 nebudou splněny, pokud k odstranění těchto nedostatků nedojde ani v přiměřené lhůtě, která bude Úřadem k tomuto účelu poskytnuta. Pokud jde o odkladný účinek odvolání podaného do rozhodnutí Úřadu o zrušení schválení provozně-technické způsobilosti letiště a o řízení o změně druhu letiště v návaznosti na zrušení schválení provozně-technické způsobilosti letiště, platí odůvodnění uvedené výše.

K § 34d: výslovně je stanoveno, že provozně-technickou způsobilost letiště lze schválit i u veřejného vnitrostátního letiště. K tomu, aby provozovatel vnitrostátního veřejného letiště mohl provozovat toto letiště jako mezinárodní veřejné, musí mít vydáno dále v souladu se stávající právní úpravou ještě rozhodnutí o stanovení druhu letiště podle ustanovení § 25 zákona o civilním letectví a povolení k provozování letiště, vydané Úřadem pro civilní letectví podle ustanovení §27 zákona.

K bodu 30 (§ 49a)

Úprava ustanovení § 49a je prováděcím (implementačním) opatřením v oblasti právní úpravy poskytování letových navigačních služeb v tzv. jednotném evropském nebi a výkonu správní kontroly (státního dozoru) s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb).

K odstavci 1: ustanovení upravuje podmínky pro poskytování letových navigačních služeb a pro poskytování letových provozních a meteorologických služeb v návaznosti na přímo použitelné předpisy Evropské unie v této oblasti.

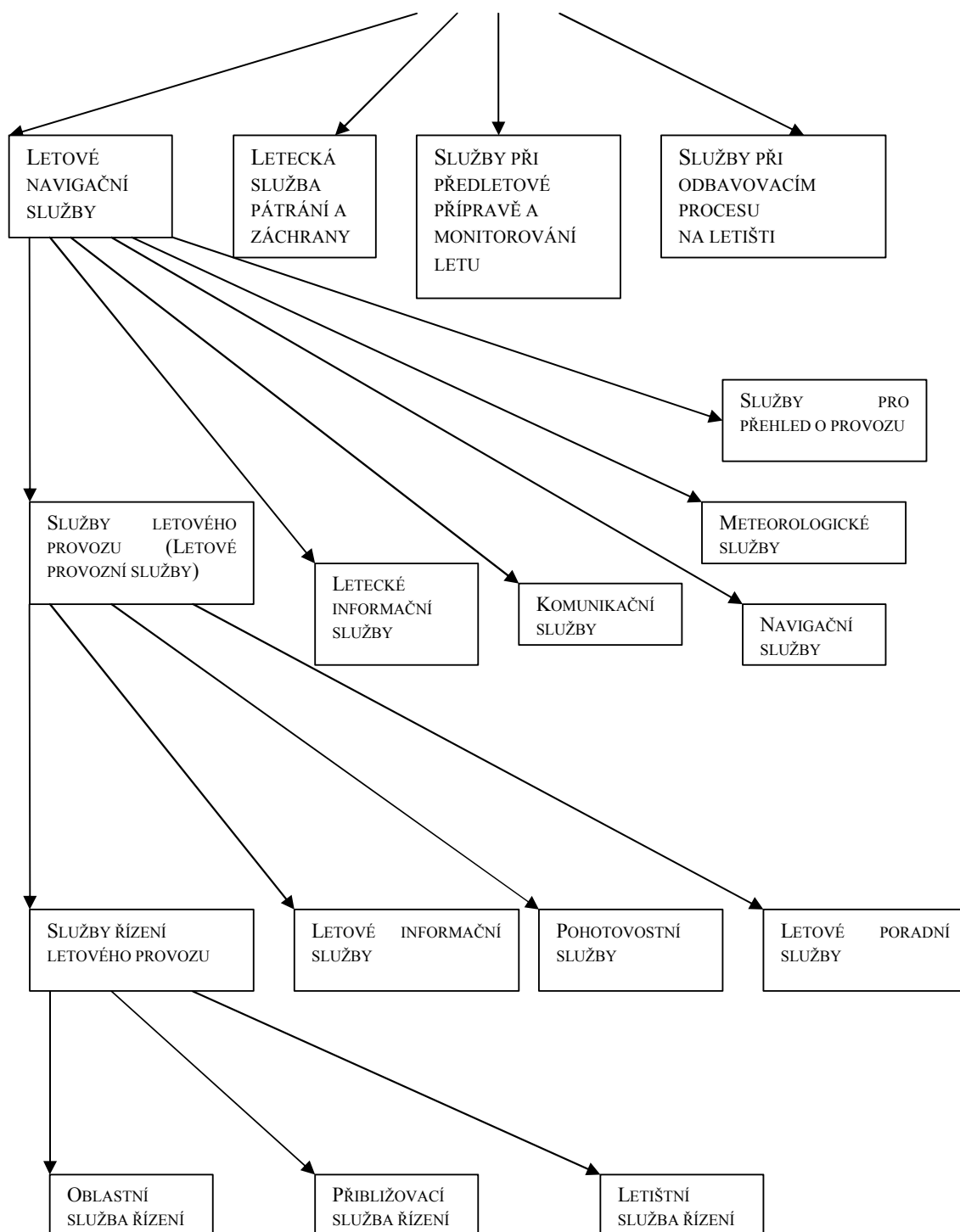
Definici letových navigačních služeb obsahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. Března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení). Podle tohoto nařízení jsou:

- letovými navigačními službami služby letového provozu, komunikační služby, navigační služby a služby pro přehled o provozu, meteorologické služby pro letovou navigaci a letecké informační služby,
- letovými provozními službami různé letové informační služby, pohotovostní služby, letové poradní služby a služby řízení letového provozu (oblastní, přibližovací a letištní služby řízení letového provozu),
- meteorologickými službami zařízení a služby, které poskytují letadlům meteorologické předpovědi, hlášení a pozorování a další meteorologické informace a údaje, které státy poskytují pro využití v letectví, a
- navigačními službami rozumějí zařízení a služby, které poskytují letadlům informace k určování polohy a času.

Letové navigační služby může poskytovat právnická osoba, která je držitelem osvědčení vydaného podle shora citovaného nařízení č. 550/2004. Letové provozní služby a meteorologické služby může poskytovat právnická osoba, která navíc vedle tohoto osvědčení bude určena Úřadem pro civilní letectví.

Pro lepší orientaci uvádíme následující schéma leteckých služeb:

LETECKÉ SLUŽBY



K odstavci 2: ustanovení upravuje podmínky zrušení určení k poskytování letových provozních služeb nebo meteorologických služeb ze strany Úřadu pro civilní letectví.

K odstavci 3: v ustanovení dochází k formulační úpravě v souladu s provedením shora uvedených přímo použitelných předpisů Evropské unie v celém § 49a.

K odstavci 4 až 8: v souladu s čl. 10 nařízení č. 550/2004 je umožněno poskytovat letové provozní služby a meteorologické služby také právnické osobě, která byla určena k poskytování těchto služeb podle nařízení č. 550/2004 jiným státem a která je zároveň smluvní stranou písemné smlouvy uzavřené podle čl. 10 odst. 2 tohoto nařízení s osobou určenou Úřadem pro civilní letectví k poskytování těchto služeb (smlouva o využití služeb). Podmínkou platnosti smlouvy o využití služeb je její schválení ze strany Úřadu pro civilní letectví. Zákon stanoví také podmínky pro toto schválení, jakož i podmínky pro změnu této smlouvy a podmínky pro zrušení oprávnění poskytovat letové provozní služby nebo meteorologické služby na základě zmíněné smlouvy o využití služeb.

K odstavci 9: v ustanovení dochází k formulační úpravě v souladu s provedením shora uvedených přímo použitelných předpisů Evropské unie v celém § 49a.

K bodu 31 (§ 49h)

V souvislosti s realizací projektu „Koncepce budoucí právní úpravy, která povede ke sjednocení právní úpravy postupů při výkonu jednotlivých správních agend s minimem odchylek a výjimek“ se nově se formuluje ustanovení § 49h.

Toto ustanovení navazuje na právní úpravu opatření k regulaci odbavovacích služeb, a to

A) opatření k regulaci odbavovacích služeb z důvodu zajištění bezpečnosti (právní úprava obsažená v § 49f v návaznosti na ustanovení § 49h) a

B) opatření k regulaci odbavovacích služeb z důvodu provozního přetížení letiště (právní úprava obsažena v ustanovení § 49g v návaznosti na ustanovení § 49h).

Právní úprava tohoto institutu byla do zákona o civilním letectví začleněna zákonem č. 258/2002 Sb. (novela zákona o civilním letectví), kterým došlo k transpozici směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství, a to zákonem č. 258/2002 Sb. Úřad pro civilní letectví dosud daná ustanovení zákona neaplikoval, nemá tedy s tímto institutem žádné praktické zkušenosti.

V obou případech těchto opatření k regulaci vydá Úřad pro civilní letectví regulační opatření písemně a zveřejní je v Letecké informační příručce nejpozději jeden kalendářní měsíc přede dnem jeho zavedení. O těchto opatřeních a jejich důvodech Úřad pro civilní letectví současně informuje Evropskou komisi, a to nejpozději 3 měsíce před zavedením těchto opatření. Podle citované směrnice Evropská komise rozhodne do tří měsíců po oznámení členským státem a toto rozhodnutí je zveřejněno v Úředním věstníku Evropské Unie, přičemž Evropská komise může schválit rozhodnutí členského státu, nebo je odmítnout, jestliže má za to, že nebyla prokázána existence údajných omezení nebo že nejsou tak vážná, aby ospravedlňovala výjimku, a konečně může Evropská komise také požadovat od členského státu, aby změnil rozsah odchylek (regulace odbavovacích služeb) nebo je omezil na ty části letiště, kde bylo prokázáno, že údajná omezení existují. Pokud Evropská komise s těmito opatřeními vysloví nesouhlas, Úřad pro civilní letectví tato opatření změní nebo zruší. Platný zákon dále stanoví náležitosti opatření k regulaci odbavovacích služeb.

Na základě provedených konzultací se zástupci Úřadu pro civilní letectví dospělo Ministerstvo dopravy k názoru, že je možné proces rozhodování o opatřeních k regulaci odbavovacích služeb podle ustanovení § 49f a § 49g v návaznosti na § 49h možné podřídit

režimu správního řádu. Navrhovaná právní úprava stanoví náležitosti rozhodnutí, kterým se opatření k regulaci odbavovacích služeb zavádí. Dále je stanovena povinnost Úřadu pro civilní letectví oznámit Evropské komisi navrhované opatření, a to alespoň čtyři měsíce předem, kterým má být opatření zavedeno. Uvedená lhůta čtyř měsíců je zde stanovena s ohledem na to, že Evropská komise rozhodne o navrhovaném opatření v souladu s ustanovením článku 9 směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství do tří měsíců od oznámení členského státu o takovém opatření. Správní řízení o vydání rozhodnutí, kterým se zavádí opatření k regulaci, se na tuto dobu ze zákona zastaví. Správní řízení skončí vydáním rozhodnutí, které se doručí veřejnou vyhláškou. Proti rozhodnutí, kterým se zavádí opatření k regulaci odbavovacích služeb lze podat odvolání, které nemá odkladný účinek. Rozhodnutím se buď regulační opatření zavede (pokud Evropská komise s návrhem opatření vysloví souhlas) nebo bude řízení Úřadem pro civilní letectví zastaveno (pokud Evropská komise s návrhem opatření vysloví nesouhlas). V případě požadavku na změny navrhovaného opatření ze strany Evropské komise je Úřad těmito požadavky vázán.

K bodu 32 (§ 49i)

Nadpis § 49i se formulačně zpřesňuje.

K bodu 33 (§ 49j odst. 2)

Napравuje se legislativně technický nedostatek způsobený dřívější novelou zákona o civilním letectví, kdy v ustanovení § 49j odst. 2 bylo ponecháno nesprávné označení orgánu příslušného ke stanovení podmínek a postupu výběrového řízení a způsobu hodnocení žádostí o poskytování odbavovacích služeb, kterým je správně Úřad pro civilní letectví.

K bodu 34 (§ 49j odst. 3)

Dochází k formulačnímu zpřesnění ustanovení.

K bodu 35 (§ 55 až 55d)

Změna znění hlavy IV zákona o civilním letectví souvisí provedením (implementací) přímo použitelného předpisu Evropské unie v oblasti odborného zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů a hlášení událostí, kterým je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES.

Stávající právní úprava v oblasti zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů a hlášení událostí, obsažená v hlavě IV zákona o civilním letectví, byla do zákona vtělena v souvislosti s provedením transpozice směrnice Rady 94/56/ES ze dne 21. listopadu 1994, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví. Směrnice 94/56/ES však byla shora uvedeným nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 996/2010 plně nahrazena. V této souvislosti dochází k úpravě znění hlavy IV zákona s tím, že v zákoně budou nadále obsažena jednak ustanovení, jimiž je třeba zmíněný přímo použitelný předpis Evropské unie na národní úrovni provést, dále ustanovení týkající se šetření jiných než vážných incidentů (neboť toto šetření nespadá do působnosti nařízení č. 996/2010, ale podléhá plně vnitrostátní právní úpravě obsažené v zákoně o civilním letectví) a ustanovení transponující směrnici 2003/42/ES.

K § 55: ustanovení je provedením článku 4 odst. 1 až 3 nařízení č. 996/2010, podle něhož každý členský stát zajistí, aby šetření byla vedena nebo kontrolována stálým vnitrostátním orgánem pro šetření v civilním letectví (dále jen "orgán pro šetření"), který je schopen vést nezávisle úplná šetření sám nebo na základě dohod s jinými orgány pro šetření bez vnějšího zásahu. Orgán pro šetření musí být funkčně nezávislý zejména na leteckých úřadech odpovídajících za letovou způsobilost, vydávání osvědčení, letovou činnost, údržbu, udělování licencí, řízení letového provozu nebo provoz letiště a obecně na všech jiných stranách nebo subjektech, jejichž zájmy nebo poslání by mohly být ve střetu s úlohou svěřenou orgánu pro šetření nebo by mohly ovlivnit jeho objektivnost. Orgán pro šetření nesmí během šetření od nikoho vyžadovat ani přijímat pokyny a má při provádění šetření neomezenou pravomoc. Tímto orgánem je, stejně jako je tomu na základě stávající právní úpravy, Ústav pro zjišťování příčin leteckých nehod. Ustanovení upravuje postavení tohoto orgánu, jakož i postavení jeho ředitele a inspektorů.

K § 55a: ustanovení obsahuje vymezení působnosti Ústavu pro zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen „Ústav“), povinnosti inspektorů Ústavu a zakotvuje nezávislost Ústavu, jeho ředitele a inspektorů při zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů.

Ústav tedy bude

a) zjišťovat příčiny leteckých nehod a vážných incidentů (v tomto případě bude postupovat dle nařízení č. 996/2010). V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že v souladu s čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 996/2010 bude Ústav povinně zjišťovat příčiny leteckých nehod a vážných incidentů letadel neuvedených v příloze II nařízení č. 216/2008, zatímco příčiny leteckých nehod a vážných incidentů letadel uvedených v příloze II nařízení č. 216/2008 bude zjišťovat za předpokladu, že z nich chce vyvodit bezpečnostní ponaučení;

b) zjišťovat příčiny jiných než vážných incidentů. Vzhledem k tomu, že šetření příčin jiných než vážných incidentů nespadá do působnosti nařízení, bude v tomto případě Ústav postupovat podle příslušných ustanovení zákona o civilním letectví;

c) shromažďovat, zpracovávat, vyhodnocovat a uchovávat údaje o hlášených událostech.

V mimořádných nebo skutkově složitých případech mohou inspektoři Ústavu využít pomoci odborného konzultanta, který má znalosti speciálního oboru, zákon upravuje oprávnění a povinnosti konzultanta v průběhu zjišťování příčin letecké nehody. Zákon obsahuje také ustanovení upravující spolupráci Ústavu se stálými orgány pro koordinaci složek integrovaného záchranného systému, a v uvedených případech i s Ministerstvem obrany a Ministerstvem vnitra.

K § 55b: s ohledem na to, že se nařízení č. 996/2010 podle článku 3, vymezujícího oblast jeho působnosti, vztahuje pouze na šetření leteckých nehod a vážných incidentů, bude zákon o civilním letectví nadále obsahovat právní úpravu týkající se zjišťování příčin jiných než vážných incidentů, které bude Ústav provádět ovšem pouze v případě, pokud lze jeho zjištění účelně využít k jejich předcházení. Ustanovení upravuje povinnost pilota nebo provozovatele letadla nahlásit takový incident Ústavu, oprávnění inspektorů Ústavu při zjišťování jejich příčin, jakož i povinnost inspektora Ústavu zpracovat o takovém incidentu zprávu, která je zveřejňována způsobem umožňujícím dálkový přístup a předávána Ministerstvu dopravy, Úřadu pro civilní letectví a osobám, které by mohly s ohledem na provozní bezpečnost civilního letectví mít prospěch z jejich závěrů.

Leteckou nehodu definuje citované nařízení jako událost spojená s provozem letadla, která v případě letadla s posádkou nastane mezi okamžikem nástupu osob do letadla s úmyslem

letět a okamžikem výstupu všech těchto osob nebo která v případě letadla bez posádky nastane mezi okamžikem, kdy je letadlo připraveno k pohybu za účelem letu, a okamžikem, kdy se zastaví na konci letu a hlavní pohonný systém je vypnut, přičemž během této doby:

a) byl někdo smrtelně nebo těžce zraněn následkem:

- toho, že byl v letadle, nebo

- přímého kontaktu s kteroukoli částí letadla včetně částí, které se od letadla oddělily, nebo

- přímým působením proudu plynů vytvořených letadlem,

s výjimkou případů, kdy ke zranění došlo přirozeným způsobem nebo způsobil-li si ho postižený sám nebo bylo-li způsobeno jinou osobou anebo jestliže šlo o černého pasažéra ukrývajícího se mimo prostory normálně používané pro cestující a posádku; nebo

b) letadlo bylo poškozeno nebo trpí konstrukční závadou tak, že toto poškození nepříznivě ovlivňuje pevnost konstrukce, provozní nebo letové charakteristiky letadla a obvykle by vyžadovala rozsáhlou opravu nebo výměnu postižené části, s výjimkou poruchy nebo poškození motoru, nebo je-li omezeno na pouhý motor, včetně jeho krytu nebo příslušenství, vrtule, okrajové části křidel, antény, sondy, lopatky, pneumatiky, brzdy, kola, aerodynamické kryty, panely, kryty podvozkových šachet, okna, povrch letadla, například malá promáčknutí nebo proražené díry, nebo s výjimkou menšího poškození listů hlavního rotoru, listů ocasního rotoru, podvozku a poškození, které je důsledkem krupobití či srážky s ptákem, včetně děr v krytu radarové antény, nebo

c) letadlo je nezvěstné nebo je zcela nedostupné.

Vážným incidentem se podle nařízení rozumí incident, který souvisí s provozem letadla, jehož okolnosti naznačují vysokou pravděpodobnost nehody a který v případě letadla s posádkou nastane mezi okamžikem nástupu osob do letadla s úmyslem letět a okamžikem výstupu všech těchto osob nebo který v případě letadla bez posádky nastane mezi okamžikem, kdy letadlo je připraveno k pohybu za účelem letu, a okamžikem, kdy se zastaví na konci letu a hlavní pohonný systém je vypnut; seznam příkladů vážných incidentů je uveden v příloze k tomuto nařízení.

Incidentem se podle nařízení rozumí událost, jiná než nehoda, spojená s provozem letadla, která postihuje nebo by mohla postihnout provozní bezpečnost.

K § 55c: ustanovení upravuje možnost Ústavu zjišťováním příčin incidentů a leteckých nehod, při nichž nedošlo k usmrcení osob, pověřit právnickou osobu, jakož i povinnosti pověřené osoby, postup, jaký je pověřená osoba povinna při zjišťování příčin incidentů a leteckých nehod dodržovat, a důvody pro odejmutí pověření ze strany Ústavu.

K § 55d: ustanovení upravuje v souladu s čl. 4 odst. 1 směrnice 2003/42/ES povinnost uvedených subjektů hlásit Ústavu každou událost, kterou se rozumí pro účely hlášení rozumí přerušení, závada, porucha nebo jiná mimořádná okolnost, která ovlivňuje nebo by mohla ovlivnit bezpečnost letu a která současně nemá za následek leteckou nehodu nebo vážný incident. Tato hlášení vede a uchovává Ústav v elektronické podobě za účelem jejich poskytnutí příslušným orgánům členských států Evropské unie a Evropské komisi, každoročně pak tato hlášení zveřejňuje v rámci souhrnné bezpečnostní zprávy.

K bodu 36 (§ 56)

Definice obchodní letecké dopravy z § 56 odst. 1 byla přesunuta do § 2 za účelem konsolidace základních pojmů používaných v tomto zákoně do jednoho paragrafu.

K bodu 37 až 43 (§ 62, § 67, § 68)

Důsledek zavedení nové terminologie v § 2, přičemž daná ustanovení se váží výhradně k tuzemskému leteckému dopravci. Slovní spojení „osvědčení leteckého dopravce“, které zákon v dosavadním znění používá, se mění v souladu s označením tohoto osvědčení v nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 v platném znění a leteckých předpisech L 6/I a L6/II, a to v případě všech výskytů v rámci zákona o civilním letectví.

K bodu 44 (§ 68 odst. 1)

Zrušení povinnosti pro leteckého dopravce provozovat obchodní leteckou dopravu podle podmínek provozního oprávnění cizího státu, která se s ohledem na vývoj v oblasti regulace obchodní letecké dopravy jeví jako nadbytečná.

K bodu 45 (§ 68 odst. 2)

Ustanovení ukládající povinnost tuzemského leteckého dopravce oznamovat Úřadu počet vykonaných letů do zahraničí se zrušuje, neboť se v praxi neaplikuje, tato povinnost nemá praktické opodstatnění.

Nové znění § 68 odst. 2 je provedením čl. 21 odst. 2 nařízení EP a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES. Implementační ustanovení zavádí povinnost tuzemského leteckého dopravce vypracovat plán pomoci obětem leteckých nehod stanoveného obsahu.

K bodu 46 (§ 68 odst. 3 až 7)

Zrušené odst. 3 až 7 z § 68 byly v nezměněné podobě, vyjma nezbytných redakčních úprav, vloženy do § 69 jako odst. 2 až 5.

K bodu 47 (§ 69)

Ustanovení nyní obsahuje komplexní úpravu předávání údajů o cestujících, která byla původně upravena v § 68 odst. 3 až 7 a v § 69. Ve znění jednotlivých odstavců nedošlo, vyjma nezbytných redakčních úprav, k textovým ani obsahovým změnám.

K bodu 48 (§ 70 a 70a)

K § 70 odst. 1: je zachována pouze povinnost informovat o záměru provozovat pravidelnou obchodní leteckou dopravu z ČR do státu mimo EU, což je důležité např. pro účely určení leteckého dopravce k provozu do daného státu či pro zjištění potřeby udělení přepravního práva na konkrétní linku. Povinnost mít provozní oprávnění těchto států (původní právní úprava) vyplývá již z konkrétních právních norem každého takového státu.

K § 70 odst. 2: udělení přepravního práva má smysl pouze v případech, pokud nelze vyhovět všem leteckým dopravcům, kteří by mohli mít zájem o pravidelný provoz na dané

lince, tzn. pouze v případech, kdy je podle mezinárodní smlouvy omezen přístup leteckých dopravců na přepravní trh mezi Českou republikou a druhou smluvní stranou. Cílem je administrativně nezatěžovat letecké dopravce, kteří mohou využívat přepravní práva na daném trhu neomezeně. Tento princip je v souladu s čl. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách. Rozsah konkrétního přepravního práva je dán rozhodnutím o udělení tohoto práva a jeho podmínkami. Může se jednat např. o stanovený počet týdenních frekvencí na dané lince, o druh dopravy, zda jde o osobní, nákladní nebo kombinaci těchto druhů dopravy, apod.

K § 70a odst. 1: došlo ke sjednocení použití výrazů „přepravní právo/přepravní práva“ do jednotného čísla a zavedení nové terminologie „letecký dopravce Evropské unie“, která upřesňuje adresáty právní normy.

K § 70a odst. 2: do textu zákona se dostávají náležitosti podání vedle obecných náležitostí podle správního řádu, které jsou doposud upraveny vyhláškou č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, což odpovídá současné legislativní praxi. Tyto náležitosti se na základě dosavadních zkušeností dále upřesňují či doplňují.

K bodu 49 (§ 70b)

Zrušují se slova „a současně způsobem umožňujícím dálkový přístup“, protože publikace tímto způsobem je již pokryta § 26 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

K bodu 50 (§ 70c a 70d)

K § 70c odst. 1: na základě dosavadních zkušeností dochází k upřesnění a doplnění kritérií, ke kterým se přihlíží při rozhodování o udělení přepravního práva. Cílem je stanovit taková kritéria, která budou co nejlépe zajišťovat vhodný výběr nabízeného produktu na dané lince.

K § 70c odst. 2: pokud to umožňuje mezinárodní smlouva, která je součástí právního řádu, je dána možnost udělit přepravní právo více žadatelům. Upřesňuje se tak možný postup správního orgánu, pokud je to mezinárodní smlouvou umožněno.

K § 70c odst. 3: nově se pro platnost uděleného přepravního práva zavádí doba neurčitá namísto dosavadních deseti let od nabytí právní moci rozhodnutí o udělení přepravního práva. To souvisí s novou úpravou možnosti udělení tohoto přepravního práva jinému leteckému dopravci po určité době.

K § 70c odst. 4: podmínky pro výkon přepravního práva mohou být součástí rozhodnutí o udělení přepravního práva. Může se v nich stanovit např. druh a rozsah poskytovaných služeb v rámci uděleného přepravního práva na danou linku. Vzhledem k možnému vývoji provozních záležitostí a smluvního rámce od udělení přepravního práva je žádoucí disponovat nástrojem, jak tyto podmínky obsažené v rozhodnutí měnit na žádost leteckého dopravce či z moci úřední. Může se jednat např. o navýšení počtu provozovaných frekvencí v případě změny kapacitních limitů sjednané s příslušnou třetí zemí.

K § 70c odst. 5: zrušují se slova „a současně způsobem umožňujícím dálkový přístup“, protože publikace tímto způsobem je již pokryta § 26 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

K § 70c odst. 6: je stanovena oznamovací povinnost leteckého dopravce, který má uděleno přepravní právo na konkrétní linku. Jedná se o skutečnosti, které mají podstatný vliv na další výkon tohoto přepravního práva. Obecně se jedná o skutečnosti, které významně ovlivňují provoz na dané lince, tj. zejména změna v počtu provozovaných frekvencí na dané lince a přerušení či zastavení provozu. Účelem této úpravy není stanovení povinnosti leteckého dopravce k informování o jakýchkoli i drobných provozních změnách, které nemají žádný význam vzhledem k dalšímu výkonu přepravního práva, neboť taková povinnost by znamenala nadměrnou administrativní zátěž pro letecké dopravce.

K § 70d: Tento bod navazuje na změnu délky platnosti uděleného přepravního práva. Nový systém je více flexibilní. Letecký dopravce nemusí žádat po deseti letech o opětovné přidělení přepravního práva, může ho využívat po dobu neurčitou, pokud o něj neprojeví zájem jiný letecký dopravce. Nový zájemce má naopak možnost získat takové přepravní právo dříve (již po pěti letech) než podle současné právní úpravy. Uvedené opatření má za cíl posílit konkurenční prostředí s kladnými důsledky pro uživatele letecké dopravy.

K bodu 51 (§ 70e a 70f)

Skutečnosti rozhodné pro odnětí přepravního práva z moci úřední se nově rozšiřují, aby byly lépe pokryty všechny možnosti, které mohou v praxi nastat (odst. 1 písm. d) a e) a odst. 2 písm. a)). V odst. 1 se dále zkracuje lhůta pro nevyužívání přepravního práva z 12 měsíců na 6 měsíců, a to z důvodů dřívější možnosti udělení přepravního práva novému zájemci při jeho nevyužívání stávajícím leteckým dopravcem. Cílem většiny těchto změn je zabránění nedůvodného držení nevyužitého přepravního práva, zajištění lepší kontinuity provozu linek a udržení dopravní obslužnosti daných míst.

V důsledku vytvoření jednotného leteckého přepravního trhu uvnitř EU, který je dán nařízením EP a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství, byl vytvořen zvláštní postup pro provozování obchodní letecké dopravy do/z/na území ČR leteckým dopravcem licencovaným v jiném členském státu EU. Letečtí dopravci EU s platnou provozní licencí vydanou na základě výše uvedeného nařízení mají právo provozovat obchodní leteckou dopravu uvnitř EU bez omezení. Zajištění odpovídající úrovně bezpečnosti je dáno stanovením jednotných požadavků pro udělování a zachování provozní licence členskými státy ve vztahu k leteckým dopravcům EU a v tomto ohledu se zaměřuje především na technicko-provozní a ekonomickou způsobilost dopravce. Z těchto důvodů již není nezbytné vydávat leteckým dopravcům jiného členského státu povolení k provozování obchodní letecké dopravy. S ohledem na snížení administrativní zátěže při současném zajištění dostatečné informovanosti správního orgánu, se navrhuje požadovat pouze oznámení o zahájení provozování pravidelné či nepravidelné obchodní letecké dopravy. Údaje požadované od leteckého dopravce společně s podáním oznámení, stejně jako opakované předkládání letového řádu v případě provozování pravidelné obchodní letecké dopravy, slouží k identifikaci leteckého dopravce a k monitorování jeho přítomnosti na území ČR zejména z provozních a bezpečnostních důvodů.

Pojem „registrační značka“ se terminologicky sjednocuje s leteckým předpisem L 7 na pojem „poznávací značka“.

Oznámení dopravce o zahájení pravidelné obchodní letecké dopravy není podmínkou pro výkon práva spočívajícího v uskutečňování mezinárodní obchodní dopravy, nesplnění této povinnosti nemá vliv na vznik, změnu ani zánik tohoto subjektivního práva. Požadavek na uvedení provozovny na území České republiky v tomto oznámení vyplývá z doložek

obsažených v mezinárodních dohodách o mezinárodní obchodní letecké dopravě a požadavku Komise na usazení dopravce (viz nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o sjednávání a provádění leteckých dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi). Tento požadavek usazení vykládá předkladatel navrhané právní úpravy jako požadavek mít provozovnu na území ČR ve spojení se zápisem dopravce v Obchodním rejstříku.

K bodu 52 (§ 71)

S ohledem na již nedostatečnou stávající právní úpravu a s přihlédnutím k vývoji v oblasti letecké dopravy v posledních letech je nutné přistoupit k podrobnému rozpracování postupů a pravidel pro přístup leteckých dopravců ze třetích zemí k českému přepravnímu trhu v oblasti pravidelné obchodní letecké dopravy. Postupy a pravidla byly rozpracovány na základě standardní mezinárodní praxe. Minimální lhůta pro předložení žádosti byla stanovena s ohledem na časovou náročnost přípravy zahájení pravidelné obchodní letecké dopravy. Požadavek na předložení dokladů vztahujících se ke způsobilosti leteckého dopravce a technickým parametrům letadla je nezbytný pro kontrolu dodržování norem upravujících bezpečnost civilního letectví a plnění technických standardů vydávaných Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) a Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA). Současně se do textu zákona dostávají náležitosti letového řádu, které jsou doposud upraveny vyhláškou č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Tyto náležitosti byly na základě dosavadních zkušeností dále upraveny. Určité zjednodušení nastává v případech provozování obchodní letecké dopravy přes území ČR, kdy jsou doklady požadované v odst. 2 písm. c) a d) a v odst. 3 písm. d) a e) pro vyhodnocení žádosti irelevantní. S ohledem na povahu oprávnění, které se leteckému dopravci rozhodnutím přiznává, a s přihlédnutím k časovému aspektu není nezbytné ani možné, v případě plného vyhovění žadateli, využití řádného oprávněného prostředku včetně příslušných lhůt podle obecné úpravy ve správním řádu. Z důvodu zajištění průběžné informovanosti správního orgánu se vyžaduje oznamování změn skutečností, které mohou mít vliv na výkon uděleného povolení, tj. zda letecký dopravce stále splňuje požadavky, na základě kterých mu bylo povolení vydáno (např. platnost požadovaných dokladů, významné provozní změny, apod.). Zjištěné skutečnosti mohou mít návaznost v možnosti zrušit či pozastavit účinky povolení.

K bodu 53 (§ 71a až 71d)

K § 71a: navrhaná úprava přináší možnost zrušit či pozastavit účinky povolení k provozování pravidelné obchodní letecké dopravy leteckého dopravce ze třetí země v uvedených specifických případech. Toto ustanovení je významné zejména pro zamezení zneužívání vydaných povolení k omezování konkurenčního prostředí, porušování právních předpisů a mezinárodních smluv a k provádění mezinárodních sankcí (např. rezoluce OSN).

K § 71b: ustanovení zavádí povinnost leteckého dopravce ze třetí země, který má v úmyslu provádět obchodní činnost na území ČR, tj. provádět přímý nebo zprostředkovaný prodej služeb obchodní letecké dopravy, oznámit tento záměr Ministerstvu dopravy. Praxe ukázala, že informace o obchodních aktivitách leteckých dopravců ze třetích zemí na území ČR jsou významné za účelem zajištění recipročního zacházení s českými leteckými dopravci hodlajícími vykonávat obdobné aktivity na území třetích zemí. Zároveň je evidence alespoň základních údajů, které budou Ministerstvu dopravy letečtí dopravci ze třetích zemí v rámci oznámení sdělovat, žádoucí z hlediska jejich možného využití při případných krizových situacích (např. šíření nakažlivých chorob) k zajištění kontaktu státních institucí s leteckými dopravci a k jejich informovanosti a tím rovněž k zajištění bezpečnosti leteckého provozu

a ochrany cestujících. Navrhovaný požadavek nemá vliv na ostatní povinnosti leteckých dopravců vyplývající z jiných právních předpisů (např. obchodní zákoník).

K § 71c: S ohledem na již nedostatečnou stávající právní úpravu a s přihlédnutím k vývoji v oblasti letecké dopravy v posledních letech je nutné přistoupit k podrobnému rozpracování postupů a pravidel pro přístup leteckých dopravců ze třetích zemí k českému přepravnímu trhu v oblasti nepravidelné obchodní letecké dopravy. Postupy a pravidla byly rozpracovány na základě standardní mezinárodní praxe. Minimální lhůty pro předložení žádosti byly stanoveny s ohledem na potřebný časový prostor pro vyhodnocení všech podkladů u stanovených kategorií nepravidelných letů a s přihlédnutím k zajištění dostatečné míry flexibility pro letecké dopravce. Pro řádné vyhodnocení žádosti k provozování nepravidelné obchodní letecké dopravy zejména z provozního, bezpečnostního a obchodního hlediska je nezbytné mít k dispozici soubor údajů vztahujících se k danému provozu (odst. 3). Požadavek na předložení dokladů vztahujících se ke způsobilosti leteckého dopravce a technickým parametrům letadla je nezbytný pro kontrolu dodržování norem upravujících bezpečnost civilního letectví a plnění technických standardů vydávaných Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) a Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA). Určité zjednodušení nastává v případech provozování obchodní letecké dopravy přes území ČR, kdy jsou doklady požadované v odst. 3 písm. d), e), h), i) a j) a v odst. 4 písm. d) a e) pro vyhodnocení žádosti irelevantní. S ohledem na povahu oprávnění, které se leteckému dopravci rozhodnutím přiznává, a s přihlédnutím k časovému aspektu není nezbytné ani možné, v případě plného vyhovění žadateli, využití řádného opravného prostředku včetně příslušných lhůt podle obecné úpravy ve správním řádu. Z důvodu zajištění průběžné informovanosti správního orgánu se vyžaduje oznamování změn skutečností, které mohou mít vliv na výkon uděleného povolení, tj. zda letecký dopravce stále splňuje požadavky, na základě kterých mu bylo povolení vydáno (např. platnost požadovaných dokladů, významné provozní změny, apod.). Zjištěné skutečnosti mohou mít návaznost v možnosti zrušit či pozastavit účinky povolení.

K § 71d: navrhovaná úprava přináší možnost zrušit či pozastavit účinky povolení k provozování pravidelné obchodní letecké dopravy leteckého dopravce ze třetí země v uvedených specifických případech. Toto ustanovení je významné zejména pro zamezení zneužívání vydaných povolení k omezování konkurenčního prostředí, porušování právních předpisů a mezinárodních smluv a k provádění mezinárodních sankcí (např. rezoluce OSN).

K bodu 54 (§ 72)

S ohledem na obecnou úpravu správního řízení, která nevyhovuje specifickým potřebám regulace obchodní letecké dopravy, jako je rychlost, flexibilita a mezinárodní charakter, je nezbytné přijmout zvláštní procesní úpravu této oblasti. Z těchto důvodů se navrhuje akceptovat v řízení vedle jazyka českého také jazyk anglický, který je globálním jazykem v oblasti letecké dopravy. Je celosvětově běžnou praxí vydávat veškeré dokumenty vztahující se k leteckému dopravci a letadlové technice vždy alespoň v anglickém jazyce. Správní orgán převážně komunikuje přímo s leteckým dopravcem či pověřenou specializovanou agenturou nacházejícími se v zahraničí. Kromě mezinárodního charakteru hraje významnou roli také časové hledisko, kdy zejména u nepravidelné obchodní letecké dopravy vzniká potřeba zajistit přepravu v krátkém časovém horizontu (i v řádu hodin). Toto hledisko souvisí s navrhovanou odchylnou úpravou v oblasti komunikace (odst. 3 a 4), kdy si povolování letů v obchodní letecké dopravě vyžaduje používání elektronických komunikačních prostředků, které zajišťují přenos dat v reálném čase, čímž se eliminují časové prodlevy v celém procesu. Jako jeden z hlavních komunikačních prostředků se používá

specializovaná letecká telekomunikační síť provozovaná společností SITA, která neumožňuje využívat institut elektronického podpisu. Na druhou stranu jsou účastníci komunikace jednoznačně identifikováni prostřednictvím specifického kódu (adresy). Navíc v praxi dochází často k situacím, kdy je potřeba jednat operativně a bezodkladně, v některých případech je nutné brát ohled i na různá časová pásma.

K bodu 55 (§ 82 odst. 3)

Dochází ke zrušení tohoto ustanovení z důvodu jeho nadbytečnosti. K uzavírání veřejnoprávních smluv v této oblasti nedochází.

K bodu 56 (§ 82 odst. 4)

Dochází k formulačnímu upřesnění ustanovení.

K bodu 57 (Část osmá - § 85 až 86f)

Obecně:

V souvislosti s přijetím nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení zařízení (ES) č. 2320/2002 a s ním souvisejících prováděcích předpisů návrh komplexně novelizuje část osmou zákona, upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Uvedená oblast právní úpravy vychází historicky z norem mezinárodního práva veřejného (zejména z rozhodnutí orgánů Mezinárodní organizace pro civilní letectví a mezinárodních smluvních instrumentů o potlačování trestných a některých jiných činů spáchaných v souvislosti s provozem letadla). V posledním období je nicméně tato mezinárodně právní úprava v evropském regionu do jisté míry nahrazována podrobnější právní úpravou unijní. V roce 2008 došlo shora uvedeným nařízením ke zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 ze dne 16. prosince 2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví, přijatého v reakci na události ze dne 11. září 2001 ve Spojených státech amerických. Na základě a k provedení zrušeného nařízení č. 2320/2002 byla do zákona zařazena samostatná část osmá, upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Tato část nicméně ve svém souhrnu již neodpovídá nově přijatému nařízení č. 300/2008 a unijním předpisům vydaným k jeho provedení, které jsou mnohem rozsáhlejší a podrobnější, než unijní úprava předchozí. Tomu tudíž musí odpovídat i charakter a rozsah prováděcích (implementačních) opatření na vnitrostátní úrovni a jim odpovídajících změn zákona.

K § 85

Návrh provádí ustanovení článku 9 nařízení č. 300/2008 s tím, že nově určuje Úřad pro civilní letectví, coby správní orgán s celostátní působností podřízený Ministerstvu dopravy, jako orgán členského státu odpovědný za koordinaci a kontrolu plnění pravidel na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Ačkoliv mohou v rámci organizace státní správy v jednotlivých členských státech působit různé správní orgány s dělenou působností, je povinností každého členského státu určit jeden správní orgán garantující dostatečnou úroveň prevence protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví. Doposud bylo toto postavení přiznáváno Ministerstvu dopravy, nicméně Úřad pro civilní letectví se po vyhodnocení dosavadní několikaleté správní praxe jeví být pro plnění těchto správních úkolů jako vhodnější. Důvodem je zejména skutečnost, že Úřad pro civilní letectví

vykonává správní činnosti v řadě oblastí, které s ochranou civilního letectví před protiprávními činy bezprostředně souvisejí (např. provozování letišť, poskytování leteckých služeb nebo provozování obchodní letecké dopravy), a to jako správní orgán prvního stupně. Cílem návrhu je tudíž mimo jiné přenést prvostupňová rozhodování a výkon správní kontroly ve formě státního dozoru tam, kde je to možné, z Ministerstva dopravy na jemu podřízený Úřad pro civilní letectví s tím, že Ministerstvo dopravy zůstane i nadále příslušné k zajištění plnění úkolů koncepčně strategické, legislativní a metodické povahy. Jednotlivé pravomoci na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy pak Úřadu pro civilní letectví, jako tzv. příslušnému orgánu, vyplývají zejména z přímo použitelných předpisů Evropské unie.

K § 85a

Návrh provádí ustanovení článku 10 a 11 nařízení č. 300/2008, pokud jde o národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy a národní program řízení kvality. Dále provádí hlavu třetí články 3.1.6 přílohy 17 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví ze dne 7. prosince 1944, pokud jde o národní program bezpečnostního výcviku. Tyto národní programy mají informativní a metodický charakter a usnadňují veřejnosti, případně povinným subjektům, orientaci v jinak poměrně rozsáhlé a podrobné právní úpravě aplikační praxe v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy. V žádném případě tyto dokumenty nejsou právně závazné a jejich vydávání a aktualizace je svěřována do výlučné působnosti Úřadu pro civilní letectví.

K § 85b

Návrh stanovuje obecnou povinnost preventivní povahy směřující k ochraně civilního letectví před protiprávními činy, vztahující se na místa sloužící k těmto účelům. Takovými místy mohou být jednak prostory se zvláštním bezpečnostním režimem (zejména vyhrazený bezpečnostní prostor), ale též jiná místa nacházející se mimo tyto prostory nebo na hranicích s nimi, která jsou nicméně vyhrazena, případně technicky či personálně vybavena k ochraně civilního letectví před protiprávními činy (např. stanoviště pro provádění bezpečnostní kontroly).

K § 85c

Navrhovaná právní úprava nahrazuje právní úpravu obsaženou v § 85 f odst. 4 platného znění zákona o civilním letectví. Stávající ustanovení dává provozovateli letiště nebo jím pověřené osobě oprávnění vydávat cestujícím a ostatním osobám pokyny a příkazy k zajištění bezpečnosti na letišti, vykázat je z prostoru letiště, pokud neuposlechnou těchto příkazů nebo pokynů, vyzývat je k opuštění prostoru letiště atd. Tato oprávnění provozovatele letiště jsou obdobná oprávněním obsaženým v přepravních řádech např. v železniční dopravě, kde obdobným oprávněním dopravce, ale také revizora, odpovídají příslušné povinnosti na straně cestujících. Jak vyplývá z judikatury Nejvyššího správního soudu (viz např. rozsudek 1 As 34/2010), jsou tyto povinnosti vynutitelné v případě ohrožení zájmu, který je chráněn zákonem (tímto zájmem může být např. ochrana majetkových práv), a to v mezních případech i formou nutné obrany. Ochrana civilního letectví před terorismem, které je věnována celá část osmá zákona v navrhovaném znění, je obzvlášť významným veřejným zájmem dotýkajícím se i vnitřní bezpečnosti státu. Z tohoto důvodu je vhodné, aby daná oprávnění fyzických osob zajišťujících ochranu civilního letectví před protiprávními činy byla upravena zákonem.

V zájmu zajištění ochrany bezpečnosti na letišti proto zákon nově formuluje oprávnění fyzických a právnických osob zajišťujících ochranu civilního letectví před protiprávními činy

vydávat fyzickým osobám, které vstupují do míst sloužících k ochraně civilního letectví před protiprávními činy nebo se tam zdržují, příkazy. Zatímco stávající právní úprava svěřuje obdobná oprávnění pouze provozovateli letiště nebo jím pověřené osobě, navrhovaná právní úprava je v této otázce obecnější, neboť nová unijní právní úprava, která se navrhovanou právní úpravou části osmé provádí, počítá s širším okruhem osob, kterým se svěřují úkoly (povinnosti) na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Z tohoto důvodu je třeba, aby právní úprava oproti stávajícímu stavu dopadala na širší okruh subjektů, např. také na dodavatele palubních zásob, schválené agenty, dopravce a další. Zákon také obsahuje odpovídající povinnost fyzické osoby, vůči které příkaz směřuje, se takovým příkazem řídit. Za neplnění této povinnosti zákon obsahuje odpovídající postih v rámci správního trestání.

Navrhovaná úprava se tedy svou formulací napojuje na kriteria vymezená ve výše uvedené judikatuře pro využití obecných institutů přestupkové práva (zejm. nutné obrany) v případě neuposlechnutí příkazu; použití určité přiměřené formy omezení resp. donucení vůči fyzickým osobám pak plyne přímo z obecné úpravy zákona o přestupcích (vyložené Nejvyšším správním soudem) a předkladatel v této souvislosti nepovažuje za nezbytné ani žádoucí stanovovat zvláštní postupy pro tyto případy.

K § 85d

Návrh zachovává původní obecné ustanovení o způsobu provádění detekční kontroly osob s ohledem na ochranu lidské důstojnosti. S dynamickým rozvojem technických prostředků dochází k zavádění stále sofistikovanějších metod detekční kontroly osob. Tyto nové metody se sice spojují s vyšším stupněm odhalovacích schopností, nicméně zároveň mohou představovat potenciální zásah do práva na ochranu soukromí jednotlivce a lidské důstojnosti (např. tělesné snímače). Porušení navrhovaného ustanovení bude třeba vždy zkoumat s přihlédnutím k individuálním podmínkám daného případu, přičemž bude třeba vždy zkoumat intenzitu zásahu při detekční kontrole, délku jeho trvání, účinky a sledovaný cíl, který se nesmí vymykat striktně vymezenému účelu detekční kontroly. V dané souvislosti je návrhem rovněž zachována zásada parity pohlaví při provádění detekční kontroly osob původně vyjádřená v prováděcím právním předpisu k zákonu, kterým je vyhláška č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí 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. Zásada parity pohlaví při provádění detekční kontroly je zachována i v případě použití doplňkového způsobu detekční kontroly prováděné pomocí ručního detektoru.

K hlavě II (§ 85e až 85l)

Soubor ustanovení systematicky zařazených do hlavy II. návrhu zákona představuje prováděcí (adaptační) opatření k ustanovení bodu 1.2 odst. 4 přílohy nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002, v platném znění, zejména však k ustanovení bodu 11.1.3 přílohy prováděcího nařízení Komise (EU) č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti, v platném znění. Navrhovaná právní úprava spolehlivosti a jejího ověřování komplexně nahrazuje současnou a zcela nevyhovující právní úpravu tohoto bezpečnostního nástroje uplatňovaného na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy dle zrušeného nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 ze dne 16. prosince 2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti

bezpečnosti civilního letectví. Navrhovaná právní úprava vychází důsledně z principu centralizovaného státního přezkouvání podmínek spolehlivosti, kdy příslušným pro řízení v těchto věcech bude *pro futuro* jeden správní úřad (Úřad pro civilní letectví) podřízený Ministerstvu dopravy. Dochází tak ke sjednocení roztržité věcné a místní příslušnosti doposud dělené mezi zaměstnavatele (tj. osoby soukromého práva) a státní orgán. Postup při ověření spolehlivosti bude plně podroben právní úpravě správního řízení s několika nezbytnými odchylkami tak, aby byla zajištěna jeho jednotnost, předvídatelnost a přezkoumatelnost. To vše v zájmu právní jistoty. Z hlediska systematiky nové právní úpravy se z důvodu přehlednosti navrhuje zařadit právní úpravu spolehlivosti v části osmé do samostatné hlavy.

K § 85e:

Návrh stanovuje obecný předpoklad spolehlivosti jako základní a prvořadou podmínku pro vstup fyzické osoby bez doprovodu do tzv. vyhrazeného bezpečnostního prostoru (tj. místa, na němž se uplatňují zvýšená bezpečnostní opatření směřující k ochraně civilního letectví před protiprávními činy). Samotnému pojmu „spolehlivost“ není návrhem přiřazen žádný specifický oborový význam a je mu tudíž třeba rozumět v systému obecného základu spisovného českého jazyka. Jde tedy o vlastnost, jejímž nositelem je fyzická osoba, a jež umožňuje mít v tuto osobu důvěru (pochopitelně ve vztahu k ochraně civilního letectví před protiprávními činy). Uvedený pojem je nicméně třeba vykládat rovněž v souladu s definicí ověření spolehlivosti dle ustanovení čl. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, v platném znění, které jím rozumí zaznamenané ověření totožnosti osoby, včetně případné dřívější trestné činnosti, jako součást posouzení osobní způsobilosti k přístupu bez doprovodu do vyhrazených bezpečnostních prostorů. Příkladem fyzických osob, které jsou vyňaty z povinnosti podrobit se v souvislosti se vstupem bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru ověření spolehlivosti již na základě přímo použitelného předpisu Evropské unie, jsou držitelé platného identifikačního průkazu příslušného vnitrostátního orgánu (tj. Úřadu pro civilní letectví). K tomu návrh zákona přiřazuje specifický okruh osob, které jsou podrobeny natolik kvalifikovanému vnitrostátnímu prověření na základě jiného právního předpisu (zejm. zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 412/2005 Sb., o ochraně utajovaných informací a o bezpečnostní způsobilosti, ve znění pozdějších předpisů), že je lze postavit ověření spolehlivosti na roveň. V takových případech nebude u těchto osob z důvodu hospodárnosti ověření spolehlivosti vyžadováno. Návrh zákona rovněž zakládá věcnou příslušnost pro řízení ve věcech ověření spolehlivosti Úřadu pro civilní letectví jako tzv. příslušnému orgánu dle ustanovení čl. 9 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, v platném znění. Spolehlivost fyzické osoby bude příslušným orgánem ověřována vždy na období 5 let, což je doba, po jejímž uplynutí je z bezpečnostního hlediska žádoucí provést celkovou revizi podmínek, které se u fyzické osoby vyhodnocují, a jejich případných změn. Doba, na kterou se spolehlivost fyzické osoby ověřuje, rovněž koresponduje ustanovení bodu 11.1.3 přílohy nařízení Komise (EU) č. 185/2010, v platném znění, dle něhož se v rámci ověření spolehlivosti hodnotí specifické údaje přinejmenším za předchozích 5 let. Po uplynutí stanovené doby se tedy fyzická osoba již nebude považovat za spolehlivou.

Pro účely řízení o ověření spolehlivosti návrh stanovuje specifické náležitosti žádosti (tj. podání) o ověření spolehlivosti (a její přílohy), které odpovídají ustanovení bodu 11.1.3 přílohy nařízení Komise (EU) č. 185/2010, v platném znění, dle něhož ověření spolehlivosti přinejmenším a) určí totožnost dotyčné osoby na základě písemných dokladů; b) zahrnuje ověření výpisu z rejstříku trestů ve všech státech pobytu přinejmenším za předchozích 5 let a c) zahrnuje (informace o) zaměstnání, vzdělávání a případných mezerách přinejmenším za

předchozích 5 let. S tím souvisí rovněž požadavek uvést údaje o nepřetržitém pobytu žadatele v cizím státě delším než 6 měsíců zachycujícím dobu významně překračující obvyklou dovolenou. Je-li žadatel cizincem, v žádosti uvede rovněž adresu místa pobytu na území České republiky, což vyplývá z ustanovení § 37 odst. 2 ve vazbě na ustanovení § 11 odst. 1 písm. d) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (viz legislativní zkratka „místo trvalého pobytu“). Součástí žádosti (příp. jejích příloh) jsou čestná prohlášení doplňující uváděné skutečnosti, případně nahrazující předkládané podklady. Ten, kdo úmyslně uvede nepravdivý údaj v čestném prohlášení u správního orgánu, se dopustí přestupku proti pořádku ve státní správě dle ustanovení § 21 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

K § 85f:

Návrh zákona v souladu s ustanovením bodu 11.1.3 přílohy nařízení Komise (EU) č. 185/2010, v platném znění, vymezuje pro potřeby ověření spolehlivosti obsah podmínky bezúhonnosti, v níž kromě úmyslných trestných činů zohledňuje pro účely ochrany civilního letectví toliko nedbalostní trestné činy mající vztah k civilnímu letectví definovanému v ustanovení § 2 odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Nad rámec unijní právní úpravy pak návrh vymezuje vedle podmínky bezúhonnosti rovněž podmínku důvěryhodnosti, která fyzickou osobu spojuje s tzv. specifickým rizikem. Nařízení Komise (EU) č. 185/2010, v platném znění, vymezuje pouze minimální rozsah ověření spolehlivosti (viz užití slova „přínejmenším“), přičemž dovoluje členským státům, aby v souladu se svými vnitrostátními právními řády dle vyhodnocené bezpečnostní potřeby a s přihlédnutím k místním specifickým podmínkám tento rozsah rozšířily.

K § 85g:

Návrh speciálně k obecné právní úpravě správního řízení činí jediným účastníkem řízení o ověření spolehlivosti fyzickou osobu, která o ověření své spolehlivosti žádá, a to zejména proto, že v daném řízení se zjišťují skutečnosti (potenciálně citlivého charakteru) bezprostředně vztažené k této osobě bez významnějších dopadů na jiné subjekty. Pro účely ověření totožnosti v rámci zahájeného správního řízení návrh zmocňuje Úřad pro civilní letectví využívat ze základního registru obyvatel a z agendových informačních systémů taxativně vyjmenované údaje. Nebude-li možno příslušný údaj získat z jednoho typu informačního systému, bude Úřad pro civilní letectví moci využít ostatních informačních systémů, do nichž má oprávněný přístup. Taktéž se stanovuje oprávnění Úřadu pro civilní letectví vyžádat si pro účely posouzení bezúhonnosti od soudu příslušné rozhodnutí a oprávnění nahlížet do soudního spisu v té části, která obsahuje skutečnosti rozhodné pro její posouzení.

K § 85h:

Posouzení důvěryhodnosti osoby žadatele svěruje návrh Policii České republiky. Ta bude za tímto účelem využívat zejména údajů obsažených ve svých evidencích. Zejména v souvislosti s ochranou civilního letectví před terorismem si může Policie České republiky vyžádat potřebné informace rovněž od zpravodajských služeb České republiky. O výsledku posouzení důvěryhodnosti vydá Policie České republiky závazné stanovisko dle ustanovení § 149 odst. 1 správního řádu. Jelikož je mimo jiné i s ohledem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. října 2009, č. j. 9 As 21/2009 – 150, při vydávání závazného stanoviska, jehož obsah je závazný pro výrokovou část rozhodnutí správního orgánu, třeba na základě ustanovení § 154 správního řádu přiměřeně použít ustanovení o obsahu, formě a náležitostech rozhodnutí (včetně odůvodnění, zejména v případě negativního závazného

stanoviska), návrh zavádí speciální úpravu nahlížení do spisu (*lex specialis* k ustanovení § 38 odst. 6 správního řádu). Z nahlížení jsou tudíž vyloučeny ty části spisu, které obsahují závazné stanovisko Policie České republiky, v němž se nacházejí utajované informace, o nichž Policie České republiky tvrdí, že by v souvislosti s nimi mohla být její činnost nebo činnost zpravodajských služeb České republiky ohrožena nebo vážně narušena. Do takových částí spisu nemůže nahlížet dokonce ani účastník řízení nebo jeho zástupce. V každém případě však musí jít o utajovanou informaci dle nařízení vlády č. 522/2005 Sb., kterým se stanoví seznam utajovaných informací, ve znění pozdějších předpisů – v daných souvislostech by přicházely v úvahu zejména utajované informace obecného charakteru uvedené v příloze 1 (např. výsledky použití operativně pátracích prostředků a podpůrných operativně pátracích prostředků). S ohledem na ustanovení čl. 38 odst. 2 Listiny základních práv a svobod, dle něhož má každý právo, aby se v soudním řízení mohl vyjádřit ke všem prováděným důkazům, není možné vztáhnout absolutní vyloučení z nahlížení na jakékoliv informace obsažené v závazném stanovisku, které by dle tvrzení Policie České republiky mohly v případě vyzrazení negativně ovlivnit její činnost, ale právě jen na informace chráněné zvláštním režimem coby utajované, což omezuje prostor pro případnou svévoli ze strany orgánů moci výkonné. Vyloučení z nahlížení naopak není třeba stanovovat ve vazbě na vydávání závazného stanoviska, neboť nejde o správní řízení a ustanovení o nahlížení do spisu (zejm. § 38 odst. 6 správního řádu) se zde nepoužije.

K § 85i:

Návrh zákona stanovuje procesní postup Úřadu pro civilní letectví po obdržení závazného stanoviska o důvěryhodnosti žadatele vydaného Policií České republiky. Vyjde-li krom toho v průběhu řízení najevo, že žadatel úmyslně uvedl nepravdivé údaje rozhodné pro ověření spolehlivosti, vyjma údajů rozhodných pro ověření totožnosti (na ty se vztahuje přísnější režim nevyžadující úmysl jednajícího), nebo takové údaje úmyslně zamlčel, vydá Úřad pro civilní letectví rozhodnutí o jeho nespolehlivosti. Je-li žadatel shledán spolehlivým, je mu Úřadem pro civilní letectví vydán namísto písemného vyhotovení rozhodnutí doklad o spolehlivosti dle ustanovení § 151 správního řádu.

K § 85j:

Návrh stanovuje dobu platnosti, obsahové náležitosti (zapisované údaje), podmínky zániku platnosti a specifické povinnosti držitele dokladu o spolehlivosti. Mezi nimi vyniká oznamovací (ohlašovací) povinnost držitele dokladu o spolehlivosti vůči tomu, kdo mu vstup bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru umožnil, a to z toho důvodu, aby tato osoba mohla případně přijmout navazující bezpečnostní opatření, zejména odejmout držiteli dokladu oprávnění ke vstupu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru v případě uplynutí doby platnosti dokladu, případně zamezit zneužití dokladu o spolehlivosti jinou osobou. Zánikem platnosti dokladu o spolehlivosti, vyjma uplynutí doby jeho platnosti (tj. 5 let), není spolehlivost jeho držitele dotčena, a tudíž je možno žádat Úřad pro civilní letectví o vystavení dokladu nového, nahrazujícího v celém rozsahu (včetně doby platnosti) doklad původní. Vystavení nového dokladu Úřadem pro civilní letectví je pouhým pořádkovým opatřením, které nevyžaduje vedení samostatného správního řízení. Prováděcí právní předpis stanoví vzor dokladu o spolehlivosti (tedy jeho vybrané formální náležitosti).

K § 85k:

Pro období platnosti dokladu o spolehlivosti (tj. 5 let) zavádí návrh zákona možnost přezkoumat spolehlivost jeho držitele, a to ve specifických případech, za nichž se Úřad pro civilní letectví dozví o skutečnostech nasvědčujících tomu, že by spolehlivost takové fyzické

osoby mohla být dotčena. Ve správním řízení o přezkumu spolehlivosti se postupuje obdobně jako při samotném ověření spolehlivosti.

K § 85l:

Možnost podání žaloby podle zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů, představuje dodržení zásady přezkoumání rozhodnutí správního orgánu nezávislým orgánem, v tomto případě soudem. Jedná se nejen o naplnění ústavních principů demokratického právního státu, ale i závazků vyplývajících z mezinárodních smluv, tedy o praktické naplnění nezávislosti přezkoumávání rozhodnutí orgánů státu zaručované každému ustanovením čl. 36 odst. 1 Listiny základních práv a svobod a ustanovením čl. 6 odst. 1 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod. Navrhovaná úprava zohledňuje specifickou důkazních prostředků užívaných při ověření spolehlivosti (zejména v souvislosti s činností Policie České republiky), tedy připouští výjimku z obecně platných procesních pravidel v těch případech, kdy by mohlo dojít k rozkrytí metod práce zpravodajských služeb či k narušení vyšetřování kriminální činnosti. Tímto zvláštním ustanovením, které vylučuje, aby se s určitými druhy utajovaných informací seznámil jak účastník řízení, tak jeho zástupce, není nikterak dotčeno právo soudu na volné hodnocení důkazů. Naopak soud je oprávněn zde stanoveným procesním způsobem přezkoumat výsledky šetření Policie České republiky či zpravodajských služeb České republiky, popř. údaje z jejich evidencí, pokud podléhají utajení. Soud má tedy možnost, aby si sám nezávisle na dosud provedeném dokazování v rámci řízení o ověření spolehlivosti (případně o přezkumu spolehlivosti) učinil závěr o zjištěných skutečnostech a dovodil z nich závěry právní. Objektivita posuzování nezávislým orgánem tedy není nijak narušena, jsou pouze omezena určitá procesní práva účastníka řízení a jeho zástupce. Opačný případ, tedy možnost účastníka řízení a jeho právního zástupce plně se seznámit s výsledky šetření Policie České republiky či zpravodajských služeb České republiky, by ve svém důsledku vedla k vážnému narušení činnosti těchto orgánů, k rozkrytí jejich metod práce a vyzrazení případů, které jsou doposud v řízení a tím i k fyzickému ohrožení pracovníků těchto orgánů a zmaření činnosti těchto orgánů v konkrétních případech, které se týkají účastníka řízení (např. v rámci mezinárodní spolupráce v odhalování závažné trestné činnosti či terorismu).

K § 85m:

Ustanovení upravuje povinnost provozovatele letiště mít schválený bezpečnostní program v zájmu ochrany civilního letectví před protiprávními činy a je především provedením článku 12 nařízení č. 300/2008. Bezpečnostní program letiště a jeho změny schvaluje Úřad pro civilní letectví na žádost provozovatele letiště. Zákon stanoví podmínky pro schválení bezpečnostního programu letiště. Zákon obsahuje zmocňovací ustanovení pro vydání prováděcího právního předpisu, který stanoví obsahové náležitosti a strukturu bezpečnostního programu letiště.

K § 85n:

Ustanovení upravuje v souladu s nařízením č. 300/2008 a s bodem 1 přílohy k nařízením Komise (EU) č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným normám letecké bezpečnosti, povinnost provozovatele letiště rozdělit prostor letiště podle druhu uplatňovaných bezpečnostních opatření na jednotlivé oblasti, viditelně je označit a vhodně zajistit, aby průchod mezi nimi byl možný jen za splnění podmínek, které musí být splněny v zájmu ochrany civilního letectví před protiprávními činy stanoveny zákonem nebo uvedeným nařízením. Dané ustanovení stanoví také další povinnosti provozovatele letiště v zájmu ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

K § 85o:

Uvedené ustanovení je provedením bodu 3.1.3. přílohy nařízení Komise (EU) č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným normám letecké bezpečnosti, k němuž dochází zakotvením zákonné povinnosti leteckého dopravce uchovávat po dobu stanovenou v uvedeném prováděcím nařízení informace o bezpečnostní prohlídce letadla.

K § 85p a § 85q:

Ustanovení je provedením kapitoly 4 a 5 přílohy nařízení Komise (EU) č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným normám letecké bezpečnosti, k němuž dochází k zakotvení povinnosti provozovatele letiště a leteckého dopravce zajistit provádění detekční kontroly cestujících, kabinových zavazadel a zapsaných zavazadel a informovat cestující o věcech, jejichž vnášení do prostoru letiště nebo na palubu letadla je zakázáno, a to v souladu s uvedeným přímo použitelným předpisem Evropské unie. Zákon dále v souladu s právem Evropské unie upravuje podmínky pro umožnění vnesení věci, jejíž vnesení do prostoru letiště a na palubu letadla je uvedeným přímo použitelným předpisem zakázáno, na základě souhlasu Úřadu pro civilní letectví, jakož i podrobnosti řízení o udělení tohoto souhlasu.

Zákon dále k provedení nařízení č. 300/2008 a k provedení prováděcího nařízení Komise č. 185/2010 zakotvuje povinnost provozovatele letiště a leteckého dopravce zajistí následnou ochranu cestujících, kabinových zavazadel a zapsaných zavazadel po provedení jejich detekční kontroly.

K § 85r:

Ustanovení je provedením článku 14 nařízení č. 300/2008, k němuž dochází zakotvením povinnosti poskytovatele letových provozních služeb vypracovat a dodržovat bezpečnostní program v souladu se zákonem o civilním letectví a příslušným rozhodnutím Komise, kterými se stanovují prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti (viz níže k § 86d a § 86e). Poskytovatel letových provozních služeb zpřístupní svůj bezpečnostní program na žádost bez zbytečného odkladu Úřadu pro civilní letectví. Tato povinnost samozřejmě neplatí pro poskytovatele letových provozních služeb, který poskytuje služby na letištích se smíšeným (civilně-vojenským) provozem, a který nebyl osvědčen v souladu s předpisy zakládajícími koncept jednotného evropského nebe.

K § 85s:

Ustanovení je provedením kapitoly 6 přílohy nařízení Komise (EU) č. 185/2010, jímž dochází k zakotvení pravidel sloužících ochraně nákladu a poštovních zásilek v zájmu zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Bezpečnostní kontrolu nákladu a poštovních zásilek v civilním letectví provádí podle zmíněného přímo použitelného předpisu Evropské unie schválení agenti. Tyto agenty bude schvalovat Úřad pro civilní letectví. Fyzická nebo právnická osoba v postavení tohoto schváleného agenta může prováděním bezpečnostní kontroly v souvislosti s nákladem a poštovními zásilkami mimo svoji provozovnu pověřit jinou fyzickou nebo právnickou osobu. Zákon upravuje podmínky pro takové pověření, přičemž možnost provádění této bezpečnostní kontroly jinou osobou, než je schválený agent, je možné pouze se souhlasem Úřadu pro civilní letectví, a zákon stanoví také podmínky pro udělení tohoto souhlasu i pro jeho odnětí.

V zájmu zpřístupnění přehledu o osobách oprávněných provádět bezpečnostní kontrolu v souvislosti s nákladem a poštovními zásilkami namísto schváleného agenta a jejich službách se zřizuje veřejný rejstřík těchto osob. Správcem rejstříku je Úřad pro civilní letectví. Zákon stanoví podrobnosti o zápisu těchto osob do rejstříku a dobu, po kterou se údaje o fyzických osobách zapisovaných do rejstříku zpracovávají, okruh údajů zapisovaných do rejstříku, jakož i okruh zapisovaných údajů zvlášť pro fyzické osoby, fyzické podnikající osoby a právnické osoby.

K § 85t a § 85u:

Ustanovení provádí kapitola 7 přílohy nařízení č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným normám letecké bezpečnosti, a to zakotvením povinnosti leteckého dopravce zajistit provádění detekční kontroly svých věcí a jejich následnou ochranu po provedení detekční kontroly v souladu s uvedeným přímo použitelným předpisem Evropské unie.

K § 85v až § 85z:

Uvedená ustanovení jsou provedením kapitoly 11 přílohy nařízení Komise (EU) č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným normám letecké bezpečnosti, pokud jde o přijímání a odbornou přípravu osob, které mají být přijaty do pracovního nebo obdobného poměru za účelem výkonu pracovních činností stanovených v uvedeném přímo použitelném předpisu Evropské unie. Každá taková osoba musí být v souladu s nařízením č. 185/2010 podrobena přijímacímu řízení zahrnujícímu její ověření, provedené podle tohoto nařízení. Ověření uchazeče se neprovádí, podléhá-li uchazeč ověření spolehlivosti.

Každý, kdo zaměstnává osoby, které při výkonu své pracovní činnosti plní povinnosti související s ochranou civilního letectví před protiprávními činy, je povinen zajistit jejich odbornou přípravu v souladu s uvedeným přímo použitelným předpisem Evropské unie. Uskutečňování odborné přípravy je možné pouze na základě povolení Úřadu pro civilní letectví, přičemž zákon obsahuje podrobnosti řízení o vydání tohoto povolení, jako jsou náležitosti žádosti o vydání tohoto povolení, podmínky pro jeho vydání a pro jeho zrušení. Úspěšné absolvování odborné přípravy se ověřuje zkouškou, o úspěšném absolvování odborné přípravy vystaví školitel písemný doklad. Bez platného dokladu o absolvování odborné přípravy nesmí nikdo vykonávat činnosti, s nimiž odborná příprava přímo souvisí. Platnost dokladu o úspěšném absolvování odborné přípravy je stanovena v souladu s uvedeným nařízením Komise na 6 měsíců v případě fyzických osob, které vykonávají činnosti přímo související s prováděním detekční kontroly, v ostatních případech na 2 roky.

Specifickou oblastí odborné přípravy osob, které při výkonu své pracovní činnosti plní povinnosti související s ochranou civilního letectví před protiprávními činy, je odborný výcvik psovodů a psů určených k odhalování výbušnin. Uskutečňování odborného výcviku psovodů a psů určených k odhalování výbušnin je možné pouze na základě povolení Úřadu pro civilní letectví. Zákon stanoví podrobnosti řízení o vydání tohoto povolení, jako jsou náležitosti žádosti, podmínky pro vydání povolení, odchylky od správního řádu, pokud jde o stanovení okruhu účastníků řízení a podmínky pro zrušení povolení. Ustanovením § 85y dochází k provedení kapitoly 12 bodu 9 přílohy k nařízení Komise (EU) č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným normám letecké bezpečnosti.

K § 86 až § 86b:

Ustanovení provádí kapitolu 12 přílohy k nařízení Komise (EU) č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným normám letecké bezpečnosti, pokud jde o prostředky sloužící k ochraně civilního letectví před protiprávními činy. Těmito bezpečnostními prostředky (bezpečnostním vybavením) jsou průchozí detektory kovů, ruční detektory kovů, systémy detekce výbušnin, prostředky pro obrazové promítání nebezpečných předmětů, zařízení pro stopovou detekci výbušnin a zařízení pro detekční kontrolu tekutin, aerosolů a gelů. Uvedenou kapitolu nařízení Komise (EU) č. 185/2010, konkrétně bod 12. 9., provádí také ustanovení § 86a, upravující používání psů určených k odhalování výbušnin. V souladu s uvedeným nařízením Komise zákon umožňuje umožnit užití psa určeného k odhalování výbušnin jen tehdy, bylo-li osobě plnění úkoly psů vydáno povolení k výkonu této činnosti. Výjimka z tohoto ustanovení je umožněna pro psy užívané k odhalování výbušnin Policií České republiky nebo Armádou České republiky. Povolení bude vydávat Úřad pro civilní letectví a zákon stanoví podmínky pro vydání tohoto povolení a pro jeho zrušení a další podrobnosti řízení o vydání tohoto povolení.

V souladu s přímo použitelným předpisem upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy zákon v § 86b upravuje výjimky ze způsobu provádění detekční kontroly, který stanoví tento přímo použitelný předpis Evropské unie. Uvedenou výjimku povoluje Úřad pro civilní letectví a zákon stanoví podmínky pro její udělení, jakož i pro její zrušení a další podrobnosti řízení v této otázce.

K § 86c a § 85d:

Návrh zajišťuje vnitrostátní aplikaci a závaznost specifických pravidel obsažených v rozhodnutích Komise, kterými se stanovují prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti (zejména rozhodnutí Komise ze dne 13. dubna 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti obsahující informace uvedené v článku 18 písmeno a) nařízení č. 300/2008). Nicméně některá pravidla v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy mají charakter citlivých bezpečnostních opatření a mají být zpřístupňována na základě zásady „vědět jen to nejnutnější“. Tato pravidla byla tudíž přijata Evropskou komisí zvlášť mimo soubor přímo použitelných předpisů (nařízení), a to prostřednictvím rozhodnutí Komise, určených členským státům. Tato rozhodnutí stanovují pravidla doplňující prováděcí nařízení Komise k základnímu nařízení č. 300/2008.

Jelikož se na obsah těchto rozhodnutí Komise vztahuje zvláštní režim jeho zpřístupnění třetím osobám, kdy příslušné orgány členských států zpřístupní v případě potřeby příslušné části těchto rozhodnutí provozovatelům a subjektům odpovědným za jeho provádění nebo subjektům, o nichž se tyto orgány domnívají, že mají oprávněný zájem, je třeba zavést specifický postup uložení povinností obsažených v takto neveřejných rozhodnutích Komise jejich jednotlivým adresátům.

Na jedné straně jsou rozhodnutí Komise právními akty adresovanými členským státům, které obsahují pravidla chování pro určité kategorie fyzických a právnických osob na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy, přičemž plnění těchto pravidel má být sankčně vynutitelné, na straně druhé však tato rozhodnutí nejsou zveřejňována a přístup k jejich obsahu má být ovládan zásadou „vědět jen to nejnutnější“. Jelikož se předkladatel domnívá, že s ohledem na ustanovení článku 52 odst. 1 Ústavy České republiky, dle něhož je

k platnosti zákona třeba, aby byl vyhlášen, jakož i s ohledem na další ústavně právní konsekvence popsané situace (zejména s ohledem na zásadu právní jistoty, zásady předvídatelnosti práva a klasickou zásadu neznalost zákona neomlouvá) se předkladatel domnívá, že ke shora uvedeným rozhodnutím Komise nelze přistupovat jako k přímo použitelným předpisům Evropské unie a že jejich pouhé písemné zpřístupnění potenciálním adresátům povinností v nich obsažených na základě zásady „vědět jen to nejnütnější“ nepostačuje k jejich závaznosti a vynutitelnosti vůči nim.

S ohledem na shora uvedené návrh zavádí převodní mechanismus v podobě správního řízení směřujícího k vydání individuálního správního aktu (správního rozhodnutí), kterým budou práva a povinnosti vyplývající z neveřejného rozhodnutí Komise uložena nebo přiznána jmenovitě určené osobě. Neortodoxní povahy zvoleného řešení si je předkladatel dobře vědom, nicméně vychází z úvahy, že tato neortodoxní povaha převodního mechanismu má svůj původ již v nestandardním režimu nakládání s obsahem samotných rozhodnutí Komise, stanovujících pravidla na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Jeho snahou je totiž vyhovět požadavku Evropské unie na zpřístupnění pravidel obsažených v těchto rozhodnutích jen osobám, kterých se tato pravidla týkají, a současně zajisti vynutitelnost plnění takovýchto pravidel v souladu s ústavním pořádkem České republiky.

Jelikož příslušnému správnímu orgánu (Úřadu pro civilní letectví) nejsou všechny jmenovitě určené osoby, na které by pravidla obsažená v rozhodnutích Komise potenciálně dopadala, známy z jeho úřední činnosti, stanovuje návrh takovýmto osobám oznamovací povinnost, po jejímž splnění následuje správní řízení zahajované z moci úřední, jehož výsledkem je správní rozhodnutí ukládající takovýmto osobám tzv. základní opatření, tj. pravidla dopadající na tyto osoby z obsahu jednotlivých rozhodnutí Komise. Odvolání proti rozhodnutí, kterým se stanovují základní opatření, nemá odkladný účinek, jelikož takového rozhodnutí bude obsahovat pouze pravidla již stanovená Komisí v jejím rozhodnutí, případně umožňuje-li to takové rozhodnutí Komise, jejich modifikaci, přičemž plnění těchto pravidel je nutné bezprostředně po jejich stanovení.

S ohledem na skutečnost, že určitá část informací (údajů) obsažených ve shora uvedených rozhodnutích Komise může zároveň naplňovat znaky utajovaných informací podle zákona č. 412/2005 Sb., o ochraně utajovaných informací a o bezpečnostní způsobilosti, ve znění pozdějších předpisů, bude v takovém případě součástí správního rozhodnutí, jímž budou práva povinnosti vyplývající z neveřejného rozhodnutí Komise uložena nebo přiznána jmenovitě určené osobě, sdělení, že jeho adresát musí navíc splnit, pokud jde o přístup k takovým informacím, požadavky stanovené v uvedeném zákoně. Uvedená správní rozhodnutí nebudou obsahovat utajované informace a rozhodování o přístupu k utajovaným informacím nebude obsahem takových správních rozhodnutí.

K § 86e a § 86f:

Vedle základních opatření a v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie umožňuje zákon, aby Úřad pro civilní letectví po prozkoumání místních podmínek stanovil provozovateli letiště nebo leteckému dopravci na jeho žádost zvláštní opatření obsahující odchylky od způsobu zajištění bezpečnosti civilního letectví před protiprávními činy upraveného tímto přímo použitelným předpisem Evropské unie. Podmínkou pro stanovení takové odchylky je, že takovým opatřením bude i nadále zajištěna dostatečná úroveň ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Zákon stanoví podrobnosti řízení o stanovení odchylky, jakož i postup pro změnu rozhodnutí, jímž bylo zvláštní opatření stanoveno.

Toto ustanovení provádí ustanovení nařízení upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy, která umožňují členským státům odchýlit se od společných základních norem v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, a to stanovením zvláštních opatření. Toto zvláštní opatření je stanoveno po posouzení místních podmínek a pouze tehdy, pokud tím bude zajištěna dostatečná úroveň bezpečnosti.

Jako příklad unijního ustanovení, které je § 86e návrhu prováděno lze uvést čl. 1 nařízení Komise (EU) č. 1254/2009, kterým se stanoví kritéria umožňující členským státům odchýlit se od společných základních norem v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a přijmout alternativní bezpečnostní opatření.

V návaznosti na čl. 4 odst. 5 a čl. 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002 se navrhuje reagovat na bezprostřední ohrožení civilního letectví. Za tímto účelem byl formulován institut tzv. mimořádných opatření. Pro případ bezprostředního ohrožení civilního letectví zvláště závažným protiprávním činem stanoví zákon postup provozovateli letiště, spočívající v přijetí mimořádných opatření. Tato opatření budou přijata na nezbytně dlouhou dobu a jejich přijetí či změnu provozovatel letiště bezodkladně oznámí Úřadu pro civilní letectví. Zákon svěřuje pravomoc Úřadu pro civilní letectví přijmout takové opatření z úřední povinnosti, jsou-li splněny podmínky pro jeho přijetí, avšak provozovatel letiště takové opatření nepřijme. Právní úprava mimořádných opatření nahrazuje stávající právní úpravu tohoto institutu dosud obsaženou v § 86 zákona o civilním letectví (mimořádná opatření a postupy), přičemž vychází z přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy, s nímž je v souladu.

Při bezprostředním ohrožení civilního letectví zvláště závažným protiprávním činem je to v prvé řadě provozovatel letiště a letecký dopravce, který na dobu nezbytně nutnou přijme mimořádné opatření uvedené v § 86f odst. 1 nebo odst. 2. Nařízení mimořádného opatření z moci úřední (Úřadem pro civilní letectví) přichází v úvahu teprve v případě, že provozovatel letiště nebo letecký dopravce nezbytné mimořádné opatření nepřijal, nebo jej sice přijal, nicméně z hlediska ohrožení civilního letectví není toto opatření dostatečné. Rozhodnutí o nařízení mimořádného opatření bude představovat první úkon v řízení. Z důvodu nutnosti rychlé reakce na vzniklou hrozbu je u odvolání proti rozhodnutí vyloučen odkladný účinek. Na základě změny skutkového stavu je mimořádné opatření změněno nebo zrušeno, a to tím, kdo toto opatření přijal (provozovatel letiště nebo letecký dopravce) nebo nařídil (Úřad pro civilní letectví).

K bodu 58, 59, 79, 91, 94, 95 a 98

V souvislosti s rozsáhlými změnami v oblasti správního trestání, ke kterým předkládanou novelou zákon o civilním letectví dochází, a v zájmu přehlednějšího členění části deváté zákona se přistupuje k rozdělení této části na tři hlavy, přičemž první hlava bude upravovat státní správu v civilním letectví, druhá státní dozor a třetí správní delikty. Vzhledem k rozsahu nové právní úpravy správního trestání se z téhož důvodu přistupuje k dalšímu členění třetí hlavy na tři díly, kde díl první bude obsahovat přestupky, díl druhý, správní delikty právnických a podnikajících fyzických osob a třetí díl obecná ustanovení pro projednávání správních deliktů..

K bodu 60

Do ustanovení se mezi správní úřady, které vykonávají státní správu ve věcech civilního letectví, doplňuje Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod. Provedenou úpravou se napravuje chybějící zmínka o správním úřadu, který vedle Ministerstva dopravy a Úřadu pro civilní letectví vykonává státní správu ve věcech civilního letectví.

K bodu 61 až 78 (§ 88 a 89)

V ustanovení upravujícím působnost správních orgánů v civilním letectví, jimiž jsou Ministerstvo dopravy (§ 88) a Úřad pro civilní letectví (§ 89) dochází k úpravám souvisejícím s nově navrhovanou právní úpravou, kterou předkládaná novela zákona přináší.

K bodu 80 (§ 90)

V ustanovení upravujícím státní dozor v civilním letectví dochází k formulační úpravě textu zejména v zájmu uvedení právní úpravy s novým Kontrolním řádem.

K bodu 81 až 89 (§ 91 a 91a)

Uvedená ustanovení jsou upravena s ohledem na realizaci „Koncepce budoucí právní úpravy, která povede ke sjednocení právní úpravy postupů při výkonu jednotlivých správních agend s minimem odchylek a výjimek“. Zároveň jsou tato ustanovení jejich reformulací uváděna do souladu s novým Kontrolním řádem.

V ustanovení § 91 zákona o civilním letectví je upraven výkon státního dozoru v civilním letectví s tím, že stanoví postup a oprávnění kontrolních pracovníků při výkonu tohoto státního dozoru. Zjistí-li kontrolní pracovník porušení povinností stanovených právními předpisy v civilním letectví, podle potřeby a povahy zjištěných nedostatků uloží způsob a lhůtu k odstranění těchto nedostatků a jejich příčin. Může-li být bezprostředně ohrožen život nebo zdraví osob nebo bezpečnosti leteckého provozu, je kontrolní pracovník oprávněn okamžitě zastavit činnost a zadržet doklady vztahující se k této činnosti, přičemž na vydání tohoto opatření se podle stávající právní úpravy nevztahují obecné předpisy o správním řízení. O tomto opatření neprodleně vyrozumí Úřad nebo Ministerstvo dopravy s tím, že příslušný správní úřad zahájí do deseti dnů od doručení vyrozumění správní řízení ve věci odejmutí příslušných dokladů nebo zákazu činnosti.

Ustanovení § 91a pak upravuje specifický postup při výkonu státního dozoru nad technickým stavem letadel (toto ustanovení je tedy lex specialis k ustanovení § 91 zákona), přičemž v odstavci 6 až 8 zakládá pravomoc Úřadu v případě, že má podezření, že provozovatel letadla nesplní povinnost přijmout opatření k odstranění technických závad ohrožujících bezpečnost létání, uloženou podle § 91 odst. 1, před odletem letadla, uložit zákaz letu do doby, než budou technické závady odstraněny. O uložení zákazu letu Úřad neprodleně informuje příslušné orgány státu, v jehož leteckém rejstříku je letadlo evidováno, a státu, na jehož území má provozovatel letadla sídlo nebo místo podnikání. Výkon zákazu letu může Úřad prominout po dohodě s příslušnými orgány státu, v jehož leteckém rejstříku je letadlo evidováno nebo státu, jehož orgány vykonávají dozor nad technickým stavem letadla, přičemž zároveň určí podmínky letu na letiště, na kterém mohou být technické závady odstraněny. Jestliže ovšem v důsledku technických závad letadlo nesplňuje podmínky letové způsobilosti, může Úřad výkon zákazu letu prominout jen tehdy, pokud provozovatel letadla

obdrží povolení příslušných orgánů státu, jehož vzdušného prostoru hodlá využít k letu na letiště, na kterém mohou být technické závady odstraněny.

Na základě konzultací provedených se zástupci Úřadu pro civilní letectví dospělo Ministerstvo dopravy k závěru, že v případě rozhodování v rámci výkonu státního dozoru, a to jak v případě obecného ustanovení §91, tak speciálního ustanovení § 92 zákona o civilním letectví je možné použít institut řízení na místě upravený v ustanovení 143 správního řádu.

K § 91 odst. 1: ustanovení upravující výkon státního dozoru nad dodržováním povinností stanovených právními předpisy v civilním letectví je možné podřídít režimu správního řádu. Do citovaného ustanovení se vkládají slova „v řízení na místě“, aby bylo zřejmé, že se na „uložení způsobu a lhůty k odstranění nedostatků a jejich příčin“ použije příslušné ustanovení správního řádu (§ 143 spr. řádu).

K § 91 odst. 2: také ustanovení upravující výkon státního dozoru v případě, že může být bezprostředně ohrožen život nebo zdraví osob nebo bezpečnost leteckého provozu, je přeformulováno tak, aby bylo zřejmé možnost použití § 143 správního řádu o řízení na místě. V případě takového ohrožení je kontrolní pracovník oprávněn zakázat v tomto řízení výkon činnosti, případně zadržet doklady vztahující se k této činnosti. Stejně jako je tomu v případě stávající právní úpravy, Ministerstvo dopravy nebo Úřad v takovém případě zahájí řízení související se zákazem výkonu činnosti nebo zadržením dokladů, a to ve lhůtě deseti dnů od vydání takového rozhodnutí. Rozhodnutí o zákazu výkonu činnosti pozbude účinnosti dnem pravomocného ukončení takového správního řízení.

K § 91 odst. 3: Ustanovení se zrušuje z důvodu systematického zakotvení právní úpravy spolupráce Úřadu pro civilní letectví s příslušnými orgány z ostatních členských států Evropské unie při výkonu státního dozoru nad poskytováním letových navigačních služeb do § 91b odst. 1.

K § 91a odst. 6: ustanovení § 91a upravuje institut specifického výkonu státního dozoru nad technickým stavem letadel na letištní ploše. Jde o lex specialis k ustanovení § 91 upravujícímu obecně výkon státního dozoru v civilním letectví. Pokud při výkonu tohoto specifického dozoru budou zjištěny nedostatky, které ohrožují bezpečnost létání, bude vydáno kontrolním pracovníkem Úřadu rozhodnutí, kterým se uloží způsob odstranění nedostatků a jejich příčin ohrožujících létání. Vydáním tohoto rozhodnutí se zakazuje let. Touto formulací příslušného ustanovení je umožněno, aby bylo vydáno jediné rozhodnutí, kterým se jednak uloží odstranit zjištěné nedostatky a jednak se zakáže let, pokud půjde o nedostatky ohrožující bezpečnost létání. Úřad nebude muset vydat dvě rozdílná rozhodnutí (tj. rozhodnutí o uložení způsobu odstranění zjištěných nedostatků a jejich příčin ohrožujících bezpečnost létání a rozhodnutí o uložení zákazu letu). Součástí tohoto rozhodnutí bude obligatorně i výrok označující odstraňované nedostatky za nedostatky ohrožující bezpečnost létání.

K § 91a odst. 7: právní úprava obsažená v odstavci 7 a 8 byla sloučena do jednoho odstavce. Účinek zákazu letu uloženého rozhodnutím vydaným podle odstavce 6 tohoto ustanovení může být rozhodnutím Úřadu po dohodě s orgánem státu, v jehož leteckém rejstříku je letadlo evidováno, nebo státu vykonávajícího dozor nad technickým stavem letadla vyloučen. Na rozdíl od stávající právní úpravy k tomuto rozhodnutí může dojít pouze na žádost povinné osoby. Je jediné v zájmu povinné osoby, aby odstranila nedostatky ohrožující bezpečnost létání zjištěné v rámci výkonu specifického dozoru nad technickým

stavem letadel prováděné na letištní ploše a v případě, že tak neučiní, nebo že není možné zjištěné nedostatky odstranit na letišti, na kterém byly v rámci kontroly takové nedostatky zjištěny, aby požádala o vyloučení účinku rozhodnutí, kterým se zakazuje let a tak i o možnost přeletu na letiště, kde budou zjištěné nedostatky odstraněny.

K § 91a odst. 8 a 9: obsah zrušeného odstavce 8 byl sloučen s úpravou v odstavci 7. Dále dochází ke zrušení odstavce 9, kde je obsažena vylučovací norma, pokud jde o použití předpisů o správním řízení na postup při tomto rozhodování.

K § 91 a odst. 10: jde o úpravu odchylky od správního řádu, pokud jde o jednacím jazyk ve správním řízení, v němž se rozhoduje v rámci výkonu specifického státního dozoru nad technickým stavem letadel při kontrole na odbavovací ploše. Vzhledem k tomu, že takřka všichni piloti mezinárodních letadel jsou povinni ovládat anglický jazyk, není důvodu pro to, aby při výkonu kontroly letadel na odbavovací ploše nemohl být použit anglický jazyk, pokud o to požádá povinná osoba, což výrazně zjednoduší vedení celého řízení.

K bodu 90 (§ 91b a 91c)

K § 91b: ustanovení představuje prováděcí (implementační) opatření v oblasti poskytování letových navigačních služeb v tzv. jednotném evropském nebi a výkonu správní kontroly (státního dozoru) s ohledem na nařízení č. 255/2010 a mezinárodní Dohodu o zřízení Středoevropského funkčního bloku vzdušného prostoru. Upravuje spolupráci Úřadu pro civilní letectví při výkonu státního dozoru nad poskytováním letových navigačních služeb s příslušnými orgány ostatních členských států Evropské unie, popř. jiným státem, který je smluvní stranou mezinárodní smlouvy, na jejímž základě dochází k poskytování letových navigačních služeb. Stanoví-li tak mezinárodní smlouva, která je součástí právního řádu, vykonává Úřad pro civilní letectví státní dozor nad plněním povinností při poskytování letových navigačních služeb i na území jiného členského státu Evropské unie nebo třetího státu. Při výkonu státního dozoru nad plněním povinností při poskytování letových navigačních služeb na území jiného členského státu nebo třetího státu Úřad pro civilní letectví přihlíží pouze k těm právním předpisům a rozhodnutím příslušného orgánu jiného členského státu Evropské unie nebo třetího státu, které mu tento orgán oznámil. Veškeré výsledky výkonu státního dozoru nad plněním povinností při poskytování letových navigačních služeb na území jiného členského státu Evropské unie nebo třetího státu Úřad bez zbytečného odkladu oznámí příslušnému orgánu tohoto státu. Ustanovení dále upravuje provádění úkonů na dožádání příslušného orgánu jiného členského státu Evropské unie nebo třetího státu.

K § 91c: ustanovení představuje prováděcí (implementační) opatření v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy s ohledem na nařízení Komise (EU) č. 72/2010 ze dne 26. ledna 2010, kterým se stanoví postupy pro provádění inspekcí Komisí v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy. Ustanovení upravuje spolupráci Úřadu s Evropskou komisí v rozsahu stanoveném uvedeným přímo použitelným předpisem Evropské unie při provádění inspekcí v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

K bodům 93, 94, 96, 97 a 99

V souvislosti s novou právní úpravou, kterou předkládaná novela zákona o civilním letectví obsahuje, dochází k revizi stávajících skutkových podstat přestupků a správních deliktů právnických a podnikajících fyzických osob a dále dochází k zavedení nových skutkových podstat v zájmu provedení přímo použitelných předpisů Evropské unie. Skutkové

podstaty jsou nově konstruovány, revidována byla i výše sankcí, které bude možno za porušení zákonných povinností uložit. Právní úprava obsahuje i zrevidovanou část upravující společná ustanovení pro projednávání správních deliktů a pořádkovou pokutu.

K bodu 100 (§ 94a)

Pokuty za přestupky nebo správní delikty slouží jako represivní (sankční) prostředek za jednání, které je v rozporu s hmotněprávními povinnostmi stanovenými zákonem, k vynucení plnění potřebných povinností kontrolovaných či povinných osob nebo k zabránění narušení či dokonce zmaření kontroly. V těchto případech nelze využít institut pořádkové pokuty, jako to bylo v případě předchozího zákona o státní kontrole, neboť v daném případě nejde o pořádkovou pokutu srovnatelnou např. s pořádkovou pokutou podle § 62 správního řádu či pořádkovými pokutami podle jiných procesních předpisů (občanský soudní řád, trestní řád atd.), ale o postih za to, že kontrolovaná osoba brání ve výkonu kontroly - nejedná se tedy o porušení procesní povinnosti, ale povinnosti hmotněprávní, což je podstatným odlišujícím znakem od pořádkové pokuty jakožto procesního institutu obvykle užívaného v zákonech upravujících výkon veřejné správy. Z tohoto důvodu je ustanovení o pořádkové pokutě vypuštěno.

K bodu 101 (§ 95)

V souvislosti s realizací „Koncepce budoucí právní úpravy, která povede ke sjednocení právní úpravy postupů při výkonu jednotlivých správních agend s minimem odchylek a výjimek“ návrh zrušuje ustanovení § 95 zákona bez náhrady, neboť jeho obsah je s ohledem na ustanovení § 1 odst. 2 správního řádu (případně ustanovení čl. 2 odst. 2 písm. d) legislativních pravidel vlády) nadbytečný a nevhodně matoucí. To platí zejména pro první větu zrušovaného ustanovení, ale taktéž pro věty následující, u nichž dochází k nadbytečnému a neopodstatněné selektivnímu stanovení druhu správního úkonu (tj. závazného stanoviska), což lze bez dalšího dovodit z obecné právní úpravy obsažené jednak ve správním řádu, jednak v zákoně č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, jakož i k nežádoucímu zdvojení právní úpravy obsažené již v ustanovení § 149 odst. 1 správního řádu (závazné stanovisko není samostatným rozhodnutím ve správním řízení). Ačkoli původním záměrem zákonodárce při formulaci zrušovaného ustanovení bylo posílit přehlednost a srozumitelnost právní úpravy, s ohledem na přijetí nového správního řádu a stavebního zákona je výsledný účinek právě opačný.

K bodu 102 (§98 odst. 2)

Dochází ke zrušení ustanovení upravujícího vybírání správních poplatků za úkony provedené Úřadem pro civilní letectví, neboť odpovídající právní úprava je obsažena v zákoně č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů. Náklady vzniklé v souvislosti s úkony Úřadu pro civilní letectví, které nejsou zpoplatněny podle zákona o správních poplatcích, budou hrazeny formou náhrady nákladů správního řízení (skutečně vynaložené náklady).

K bodu 103 (§ 98a)

Ministerstvo dopravy jako ústřední orgán státní správy zastupující vládu České republiky v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO) je vázáno povinností odevzdávat statistická data o civilní letecké dopravě v předepsané struktuře a stanovených

termínech v rámci Statistického programu ICAO. Uvedená povinnost vyplývá pro Českou republiku, potažmo pro Ministerstvo dopravy, z ustanovení článků 54, 55 a 67 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (č. 147/1947 Sb.) a Rezoluce A33-19 přijaté Shromážděním ICAO. V rámci Statistického programu ICAO je prostřednictvím příslušných formulářů prováděn sběr jak výkonových dat, tak finančních ukazatelů od subjektů civilního letectví, kterými jsou provozovatelé letišť, letečtí dopravci a provozovatelé a poskytovatelé letových traťových služeb. Data jsou dle jejich charakteru shromažďována v měsíční, čtvrtletní nebo roční periodicitě. V dosavadní praxi byly dotčené subjekty povinny poskytovat statistická data na základě ustanovení § 99 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Provedená úprava byla nedostatečná, a to zejména s ohledem na vymahatelnost povinnosti dotčených subjektů poskytovat potřebná statistická data. Navrhovaná úprava ustanovení § 99 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, bude znamenat zjednodušení pro dotčené subjekty a zpřehlednění požadovaných statistických dat a termínů, ve kterých by měla být poskytována. Ta budou jednoznačně vymezena vyhláškou, kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zároveň nová úprava zajistí vymahatelnost povinnosti poskytovat statistická data, díky čemuž bude Česká republika mít možnost snadněji dostát své povinnosti vůči ICAO v oblasti sběru statistických dat v rámci Statistického programu ICAO.

K bodu 104 a 105 (§ 99)

V souvislosti se zakotvením podrobnější úpravy předávání statistických údajů v novém § 98a dochází k vypuštění § 99 odst. 1, který představuje dosavadní právní úpravu této otázky. Současně dochází ke zrušení odstavce 2 v tomto ustanovení a k opravě legislativně technické nepřesnosti, ke které došlo při předcházející novele zákona o civilním letectví.

K bodu 106 (§ 99a)

S ohledem na nově navrhovanou právní úpravu dochází k odpovídající úpravě odkazů na příslušná ustanovení v § 99a.

K bodu 107 (§ 102)

V souvislosti s nově navrhovanou právní úpravou, kterou předkládaná novela zákona přináší, dochází k odpovídající úpravě ustanovení, které obsahuje zmocnění k vydání prováděcího právního předpisu.

Přechodná ustanovení

Návrh zákona obsahuje rozsáhlý soubor přechodných ustanovení souvisejících s navrhovanou právní úpravou.

K bodu 1: ustanovení obsahuje přechodnou právní úpravu vzhledem k osvědčením způsobilosti letišť, která byla vydána ke dni účinnosti navrhované právní úpravy. Tato osvědčení budou považována za rozhodnutí o schválení provozní způsobilosti letišť vydané po dni účinnosti navrhované právní úpravy.

K bodu 2: ustanovení obsahuje přechodnou právní úpravu vzhledem k pověření poskytováním letových provozních služeb nebo meteorologických služeb, vydanému ke dni účinnosti navrhované právní úpravy. Toto pověření bude považováno za rozhodnutí o určení

k poskytování letových provozních služeb nebo meteorologických služeb, vydané pod dni nabytí účinnosti navrhované právní úpravy.

K bodu 3 až 4: ustanovení obsahují přechodnou právní úpravu pro oblast odborného zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů a hlášení událostí.

K bodu 5 až 8: ustanovení obsahují přechodnou právní úpravu ke změnám v oblasti obchodní letecké dopravy, které navrhovaná právní úprava přináší, týkající se přepravních práv a povolení k provozování pravidelné a nepravidelné obchodní letecké dopravy zahraničním leteckým dopravcům.

K bodu 9 až 14: ustanovení obsahují přechodnou právní úpravu ke změnám v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Ustanovení souvisejí s vydáváním národních programů, institutem ověřování spolehlivosti osob hodlajících vstoupit bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru, schvalováním bezpečnostního programu letiště, vydáváním osvědčení k provádění školení na úseku ochrany civilního letectví před protiprávními činy, osob, které vykonávají činnost stálého odesílatele, známého dodavatele palubních zásob nebo známého dodavatele letištních zásob podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy, a osob, které vykonávají činnost schváleného agenta, známého odesílatele, schváleného dodavatele palubních zásob nebo školitele podle zmíněného přímo použitelného předpisu Evropské unie.

K bodu 15: ustanovení obsahuje přechodnou právní úpravu vzhledem ke správním řízením zahájeným přede dnem nabytí účinnosti navrhované právní úpravy.

Část druhá – změna živnostenského zákona (K článku III)

V § 3 odst. 2 písm. v) se doplňuje uskutečňování odborné přípravy v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, neboť pro výkon těchto činností není nutné mít živnostenské oprávnění podle zákona č. 455/1991 Sb., tato činnost je tedy obdobně jako provozování letišť, provozování obchodní letecké dopravy a leteckých prací, a poskytování leteckých služeb vyloučenou z režimu živnostenského zákona.

Část třetí - změna zákona o správních poplatcích (K článku IV)

Položky 45 až 57

Sazby všech správních poplatků, vybíraných v oblasti civilního letectví a uvedených v položkách 45 až 57 přílohy k zákonu č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, byly stanoveny naposledy v roce 2004, resp. v roce 2002, kdy byl nový zákon o správních poplatcích připravován. Ministerstvo dopravy přistoupilo k revizi stávajících správních poplatků a to z několika důvodů. Prvním důvodem je potřeba navýšení sazeb jednotlivých poplatků, aby byla reciproční k pracnosti jednotlivých úkonů, cenovému vývoji a k výši sazby poplatků, které jsou za odpovídající úkony vybírány v okolních státech Evropské unie. Dalším důvodem je nutnost reagovat na evropskou legislativu, a to jak po stránce terminologické, tak věcné (např. některé Úřadem pro civilní letectví vykonávané úkony v souvislosti s přímo použitelnými předpisy Evropské unie nejsou dosud zpoplatněny).

V neposlední řadě je pak nutno reagovat na předchozí novely zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, a to jak po stránce terminologické, tak i věcné (např. poplatek pod položkou č. 47 písm. c) se již nevybírání, neboť zde uvedené povolení se již neuděluje).

Některé poplatky jsou nově nastaveny na vyšší úroveň v souladu s výší poplatků v okolních státech tak, aby reflektovaly vynaložené úsilí správního orgánu při realizaci zpoplatňovaného úkonu. Lze očekávat, že zvýšením poplatků dojde ke snížení počtu úkonů, neboť část poplatníků je bude vnímat jako regulační a od požadovaného úkonu ustoupí. Zvýšení ani snížení nákladů či příjmů státního rozpočtu se z těchto důvodů neočekává.

Do zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, jsou dále doplněny některé druhy úhrad, které mají povahu správního poplatku a které jsou v současné době vybírány Úřadem pro civilní letectví na základě vyhlášky č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.

Dále jsou do zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, doplněny některé nové poplatky v souvislosti s novou právní úpravou části osmé zákona (ochrana civilního letectví před protiprávními činy).

Část čtvrtá – Účinnost (K článku V)

Navrhuje se účinnost 1. července 2014, přičemž předkladatel vzal při stanovení účinnosti navrhované právní úpravy v úvahu délku legislativního procesu a lhůty, ve kterých musí být přijata příslušná opatření k provedení relevantních přímo použitelných předpisů Evropské unie.

V Praze dne 6. listopadu 2013

Ing. Jiří Rusnok, v.r.
předseda vlády

Zdeněk Žák, v.r.
ministr dopravy