

Vládní návrh

ZÁKON

ze dne 2016,

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

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. 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., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 127/2014 Sb., zákona č. 250/2014 Sb. a zákona č. .../2016 Sb., se mění takto:

1. V poznámce pod čarou č. 1 se věty „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.“ zrušují.

2. V poznámce pod čarou č. 1a se věty „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.“ nahrazují větami

„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 platném znění.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 ze dne 16. dubna 2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES.

Nařízení Komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se průkazů způsobilosti a osvědčení řídicích letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 805/2011.“.

3. V § 2 se odstavec 9 zrušuje.

Dosavadní odstavce 10 až 15 se označují jako odstavce 9 až 14.

CELEX 32014R0376

4. Poznámka pod čarou č. 16 zní:

„¹⁶⁾ Nařízení Komise (EU) 2015/340.“.

5. V § 36 se odstavec 2 zrušuje.

Dosavadní odstavce 3 a 4 se označují jako odstavce 2 a 3.

6. V § 37 odst. 2 písm. b) se slovo „pozemních“ nahrazuje slovem „zabezpečovacích“.

7. V § 37 odstavec 4 zní:

„(4) Ochranná pásma leteckých zabezpečovacích zařízení se dělí na ochranná pásma

- a) radiolokačních zařízení,
- b) navigačních zařízení,
- c) komunikačních zařízení,
- d) zařízení pro leteckou meteorologickou službu,
- e) zařízení pro leteckou informační službu,
- f) světelných a rádiových návěstidel a
- g) podzemních leteckých staveb.“.

8. § 42a a 42b včetně poznámek pod čarou č. 35 a 36 znějí:

„§ 42a

(1) Provozovatel letiště stanoveného přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím pravidla a postupy pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích³⁵⁾ zpracuje za každý kalendářní rok zprávu obsahující údaje o provozu a hlukové situaci na letišti a o zavedených a zamýšlených opatřeních ke snížení hluku a zhodnocení jejich dopadů (dále jen „zpráva o hlukové situaci“) a zašle ji do konce měsíce března následujícího kalendářního roku Úřadu. Pro zpracování zprávy o hlukové situaci využije provozovatel letiště údaje získané za použití metody podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího pravidla a postupy pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích³⁵⁾.

(2) Jsou-li na letišti podle odstavce 1 po dobu dvou po sobě jdoucích kalendářních let překračovány hygienické limity hluku stanovené zákonem upravujícím ochranu veřejného zdraví³⁶⁾, doplní provozovatel letiště zprávu o hlukové situaci údaji o odhadovaném počtu osob vystavených hluku za předcházející dva kalendářní roky, plánovaném rozvoji letiště, předpokládaném vývoji hlukové situace na letišti a o možnostech zavedení nových opatření ke snížení hluku a zhodnocení jejich dopadů. Zprávu o hlukové situaci provozovatel letiště doplní do konce kalendářního roku, ve kterém ji zaslal Úřadu.

(3) Údaje obsažené ve zprávě o hlukové situaci a v jejím doplnění stanoví prováděcí právní předpis.

§ 42b

(1) Jsou-li v souvislosti s provozováním letiště stanoveného přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím pravidla a postupy pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích³⁵⁾ po dobu tří po sobě jdoucích kalendářních let překračovány hygienické limity hluku stanovené zákonem upravujícím ochranu veřejného zdraví³⁶⁾, Úřad rozhodne z moci úřední a za podmínek stanovených tímto přímo použitelným předpisem o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na takovém letišti.

(2) Účastníky řízení o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti jsou pouze zúčastněné strany stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím pravidla a postupy pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích³⁵⁾; to neplatí, jde-li o místní obyvatele, jejich zástupce a příslušné místní orgány (dále jen „místní obyvatelé“). O zahájení řízení uvědomí Úřad účastníky veřejnou vyhláškou. Řízení je zahájeno uplynutím lhůty stanovené v oznámení o zahájení řízení; lhůta nesmí být kratší než 15 dnů ode dne vyvěšení oznámení o zahájení řízení na úřední desce. Písemnosti se v řízení doručují účastníkům veřejnou vyhláškou; to se netýká provozovatele letiště.

(3) Úřad v rozhodnutí uvede den, od kterého mají být provozní omezení ke snížení hluku na letišti zavedena.

(4) Úřad před vydáním rozhodnutí zveřejní na úřední desce koncept výrokové části a odůvodnění rozhodnutí s uvedením, v jaké lhůtě, kde a jakým způsobem mohou účastníci řízení proti konceptu podávat námítky a navrhopvat doplnění řízení a místní obyvatelé mohou uplatňovat připomínky. Po vyhodnocení námitek a připomínek uplatněných ke konceptu výrokové části a odůvodnění rozhodnutí a návrhů na doplnění řízení Úřad upravený koncept opětovně zveřejní na úřední desce a zašle jej v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím pravidla a postupy pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích³⁵⁾ příslušným orgánům členských států Evropské unie a Evropské komisi. K opětovně zveřejněnému konceptu výrokové části a odůvodnění rozhodnutí nelze námítky ani připomínky uplatnit; to platí i pro návrhy na doplnění řízení.

(5) Pokud to vyžaduje nebo umožňuje hluková situace na letišti, Úřad z moci úřední rozhodnutí změní. Na řízení o změně rozhodnutí se odstavce 2 až 4 použijí obdobně. Umožňuje-li to hluková situace na letišti, Úřad rozhodnutí zruší. Na řízení o zrušení rozhodnutí se odstavec 2 a odstavec 4 věta první použijí obdobně.

³⁵⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014.

³⁶⁾ Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.“.

CELEX 32014R0598

9. V § 55a odst. 1 písmeno b) včetně poznámky pod čarou č. 37 zní:

„b) plní úkoly příslušného orgánu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího hlášení událostí v civilním letectví³⁷⁾, včetně úkolů kontaktního místa a zveřejňování bezpečnostní zprávy.

³⁷⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014.“.

CELEX 32014R0376

10. § 55d se zrušuje.

CELEX 32014R0376

11. V § 58 odst. 1 úvodní části ustanovení a v § 58 odst. 1 písm. c) se slova „Evropské unie⁵ⁱ⁾“ nahrazují slovy „Evropské unie²⁰⁾“.

Poznámka pod čarou č. 5i se zrušuje.

12. V § 88 odst. 1 se písmeno c) zrušuje.

Dosavadní písmena d) až n) se označují jako písmena c) až m).

CELEX 32014R0598

13. V § 88 se na konci odstavce 1 tečka nahrazuje čárkou a doplňuje se písmeno n), které zní:

„n) předává Evropské komisi zprávu o uplatňování přístupu spravedlivého posouzení podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího hlášení událostí v civilním letectví³⁷⁾“.

CELEX 32014R0376

14. V § 89 se na konci odstavce 2 tečka nahrazuje čárkou a doplňují se písmena u) až w), která znějí:

„u) vydává, mění a zrušuje rozhodnutí o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti a plní další úkoly příslušného orgánu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího pravidla a postupy pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích³⁵⁾.

v) dohlíží na plnění povinností zaměstnavatelů a organizací při uplatňování přístupu spravedlivého posouzení podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího hlášení událostí v civilním letectví³⁷⁾,

w) je příslušným úřadem pro osvědčování osob a organizací a vykonávání dohledu nad nimi podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího společná pravidla v oblasti civilního letectví^{1c)}“.

CELEX 32011R1178, 32014R0376, 32014R0598

15. V § 92 odst. 2 se za písmeno c) vkládá nové písmeno d), které zní:

„d) jako provozovatel letadla, pilot letadla nebo poskytovatel leteckých služeb v rozporu s § 55b odst. 1 neoznámí Ústavu bez zbytečného odkladu jiný než vážný incident,“.

Dosavadní písmena d) až g) se označují jako písmena e) až h).

16. V § 92 odst. 2 se na konci písmene f) doplňuje slovo „nebo“.

17. V § 92 odst. 2 se na konci textu písmene g) slovo „, nebo“ nahrazuje tečkou a písmeno h) se zrušuje.

18. V § 92 odst. 3 se na konci písmene d) slovo „nebo“ zrušuje.

19. V § 92 se na konci odstavce 3 tečka nahrazuje slovem „, nebo“ a doplňuje se písmeno f), které zní:

„f) v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím hlášení událostí v civilním letectví³⁷⁾

1. jako osoba povinná nahlásit událost nenahlásí tuto událost nebo ji nenahlásí ve stanovené lhůtě nebo stanoveným způsobem, nebo

2. jako zúčastněná osoba použije informace poskytnuté z evropské centrální evidence.“.

CELEX 32014R0376

20. V § 92 odstavec 4 zní:

„(4) Za přestupek lze uložit pokutu

- a) do 100 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) nebo 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 d) nebo odstavce 3 písm. e) bodu 1, 2 nebo 3 nebo písm. f),
- c) do 500 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. c) až e), i) nebo n), odstavce 2 písm. b) 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. e) nebo f) nebo odstavce 3 písm. b), c) nebo písm. 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).“.

21. V § 92b odst. 1 písmeno a) včetně poznámky pod čarou č. 28 zní:

„a) v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím udělování průkazu způsobilosti a podmínky výkonu činnosti řídicího letového provozu²⁸⁾ vykonává činnost řídicího letového provozu, řídicího letového provozu – žáka, instruktora nebo hodnotitele

1. přesto, že ví o nemoci nebo o takových změnách zdravotního stavu, které omezují nebo vylučují výkon této činnosti,
2. aniž by oznámila poskytovateli letových navigačních služeb svoji zdravotní indispozici, nebo
3. bez platného průkazu způsobilosti.

²⁸⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, v platném znění.
Nařízení Komise (EU) 2015/340.“.

CELEX 32008R0216

22. V § 92b odst. 2 písm. b) se slova „bodu 1 nebo 2,“ nahrazují slovem „nebo“.

23. V § 92b odst. 2 se písmeno c) zrušuje.

Dosavadní písmeno d) se označuje jako písmeno c).

24. V § 92b odst. 3 písm. a) se slova „bodu 1,“ nahrazují slovy „bodu 1 nebo 2, nebo“.

25. V § 92b odst. 3 písm. b) se slova „bodu 2, nebo“ nahrazují slovy „bodu 3.“.

26. V § 92b odst. 3 se písmeno c) zrušuje.

27. V § 93 odst. 2 písm. d) se vkládají nové body 1 až 3, které znějí:

- „1. nezašle zprávu o hlukové situaci na letišti ve stanovené lhůtě Úřadu podle § 42a odst. 1,
2. nedoplní zprávu o hlukové situaci na letišti podle § 42a odst. 2,
3. nezavede provozní omezení ke snížení hluku na letišti stanovené v rozhodnutí Úřadu vydaném na základě § 42b odst. 1,“.

Dosavadní body 1 a 2 se označují jako body 4 a 5.

CELEX 32014R0598

28. V § 93 odst. 2 se za písmeno d) vkládá nové písmeno e), které zní:

„e) provozovatel letadla, pilot letadla nebo poskytovatel leteckých služeb v rozporu s § 55b odst. 1 neoznámí Ústavu bez zbytečného odkladu jiný než vážný incident,“.

Dosavadní písmena e) až k) se označují jako písmena f) až l).

29. V § 93 odst. 2 se na konci písmene j) doplňuje slovo „nebo“.

30. V § 93 odst. 2 se písmeno k) zrušuje.

Dosavadní písmeno l) se označuje jako písmeno k).

31. V § 93 odst. 3 se na konci písmene e) slovo „nebo“ zrušuje.

32. V § 93 se na konci odstavce 3 tečka nahrazuje čárkou a doplňují se písmena g) a h), která znějí:

„g) v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím hlášení událostí v civilním letectví³⁷⁾

1. jako osoba povinná nahlásit událost nenahlásí tuto událost nebo ji nenahlásí ve stanovené lhůtě nebo stanoveným způsobem, nebo

2. jako zúčastněná osoba použije informace poskytnuté z evropské centrální evidence,

h) v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím hlášení událostí v civilním letectví³⁷⁾ jako organizace

1. nezřídí povinný systém podávání hlášení usnadňující shromažďování údajů o událostech nebo nezřídí systém dobrovolného hlášení usnadňující shromažďování údajů o událostech a jiných informacích souvisejících se skutečnou nebo potenciální hrozbou pro bezpečnost letectví,

2. neohlásí Ústavu ve stanovené lhůtě údaje o události nebo jiné informace související se skutečnou nebo potenciální hrozbou pro bezpečnost letectví shromážděné prostřednictvím povinného nebo dobrovolného systému hlášení,

3. neurčí jednu nebo více osob zabývajících se shromažďováním, hodnocením, zpracováváním, analýzou a uchováváním údajů o událostech a jiných informacích souvisejících se skutečnou nebo potenciální hrozbou pro bezpečnost letectví,

4. nezajistí, aby informace získané při zpracovávání hlášení o událostech nebyly používány k jiným než bezpečnostním účelům, nebo nezajistí ochranu osobních údajů nebo totožnosti osoby podávající hlášení nebo osoby v hlášení uvedené,

5. nezajistí, aby hlášení o událostech vypracovaná na základě údajů shromážděných z povinného nebo dobrovolného systému hlášení událostí obsahovala stanovené informace, nebo aby tato hlášení o událostech byla uchovávána stanoveným způsobem,

6. nezavede postupy pro kontrolu kvality shromážděných a uchovávaných údajů o událostech,

7. neinformuje své zaměstnance nebo další osoby o analýze údajů o událostech shromážděných z povinného nebo dobrovolného systému hlášení událostí nebo o přijatých nápravných nebo preventivních opatřeních,

8. nevypracuje postup pro analýzu údajů o událostech shromážděných z povinného nebo dobrovolného systému hlášení událostí, nepřijme na základě této analýzy vhodná nápravná nebo preventivní opatření, nerealizuje tato opatření bez zbytečného prodloužení nebo nezavede postup pro sledování provádění a účinnosti těchto opatření,

9. postihne svého zaměstnance nebo jinou osobu, kteří podali hlášení o události nebo kteří jsou v tomto hlášení uvedeni,

10. nepředá Ústavu ve stanovené lhůtě předběžné výsledky analýzy údajů o událostech shromážděných z povinného nebo dobrovolného systému hlášení událostí nebo opatření, která mají být na základě této analýzy přijata, nebo neoznámí Ústavu ve stanovené lhůtě konečné výsledky provedené analýzy, nebo

11. nepřijme po konzultaci se zaměstnanci interní předpisy popisující způsob zajištění a realizace přístupu spravedlivého posouzení, nebo přijme takové interní předpisy, které realizaci tohoto přístupu nezajišťují.“

CELEX 32014R0376

33. V § 93 odstavec 5 zní:

„(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 g) nebo odstavce 4 písm. e) nebo písm. f) bodu 2,
- b) do 300 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. g), odstavce 2 písm. e) nebo f), odstavce 3 písm. f) bodu 2 nebo 3 nebo písm. g) nebo odstavce 4 písm. d),
- c) do 500 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. c), odstavce 2 písm. b) nebo písm. d) bodu 5, odstavce 3 písm. a), písm. b) bodu 2, písm. f) bodu 1, 5 nebo 6 nebo písm. h) bodu 1 až 7 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), písm. d) bodu 1, 2 nebo 4, písm. h) nebo j), odstavce 3 písm. b) bodu 3, písm. c), d), písm. f) bodu 4, písm. h) bodu 8 až 11 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. d) bodu 3 nebo písm. i), nebo odstavce 3 písm. b) bodu 1 nebo písm. e).“.

34. V § 93b odst. 2 písmena a) a b) znějí:

„a) jako poskytovatel letových navigačních služeb

- 1. nezajistí, aby činnost řídicího letového provozu nebo řídicího letového provozu – žáka vykonávala osoba s platným průkazem způsobilosti,
- 2. nevytvoří místní systémy odborné způsobilosti nebo tyto systémy či jejich změny nepředloží Úřadu ke schválení,
- 3. nevede záznamy o hodinách, ve kterých každý držitel průkazu způsobilosti vykonává práva vyplývající z průkazu způsobilosti, nebo neposkytne tyto údaje Úřadu nebo držiteli průkazu způsobilosti, nebo
- 4. nevypracuje nebo neprovádí objektivní, transparentní a nediskriminační postupy pro oznámení zdravotní indispozice řídicího letového provozu, řídicího letového provozu – žáka, instruktora nebo hodnotitele, které omezují nebo vylučují výkon této činnosti, nebo

b) jako organizace pro výcvik řídicích letového provozu, řídicích letového provozu – žáků nebo výcvik instruktorů nebo hodnotitelů,

- 1. provádí výcvik řídicích letového provozu, řídicích letového provozu – žáků nebo výcvik instruktorů nebo hodnotitelů bez osvědčení nebo v rozporu s podmínkami v něm stanovenými,
- 2. pověří prováděním výcviku řídicích letového provozu, řídicích letového provozu – žáků, instruktorů nebo hodnotitelů fyzickou osobu, která nesplňuje podmínky stanovené pro tuto činnost,
- 3. nepředloží Úřadu ke schválení změny v osnovách výcvikových kurzů nebo v plánech vstupního, místního nebo průběžného výcviku,
- 4. neoznámí Úřadu ukončení své činnosti,
- 5. nevrátí ve stanovené lhůtě Úřadu osvědčení po jeho zrušení nebo po ukončení své činnosti,
- 6. neprovádí bezpečnostní opatření uložená Úřadem,
- 7. nenahlásí ve stanovené lhůtě nehodu, vážný incident nebo událost vyplývající z výcvikové činnosti nebo nevyhotoví následné hlášení,
- 8. nevytvoří, nezavede nebo nespravuje systém řízení anebo tak neučiní stanoveným způsobem,
- 9. nejmenuje odpovědného vedoucího nebo osobu odpovědnou za výcvik,

10. nevede záznamy o instruktorech nebo osobách kvalifikovaných pro hodnocení odborné způsobilosti instruktorů praktického výcviku a odborné způsobilosti hodnotitelů nebo nevytvoří postup pro zachování odborné způsobilosti instruktorů teoretické výuky,
11. nezajistí, aby instruktoři praktického výcviku a hodnotitelé absolvovali udržovací výcvik,
12. neuchovává záznamy o osobách, které podstupují nebo podstoupily výcvik,
13. nevytvoří nebo nespravuje systém pro záznamy kvalifikací instruktorů a hodnotitelů a hodnocení jejich dovedností a předmětů, které jsou oprávněni vyučovat, nebo tyto záznamy neuchovává, nebo
14. nemá uzavřeno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou v souvislosti s poskytováním výcviku a zaplacené pojistné.“

CELEX 32008R0216

35. V § 93b odstavce 4 a 5 znějí:

- „(4) Za správní delikt se uloží pokuta
- a) do 100 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1,
 - b) do 300 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. b) bodu 7,
 - c) do 500 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. a) bodu 4 nebo písm. b) bodu 4, 5 nebo 9,
 - d) od 50 000 Kč do 1 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. a) bodu 1 nebo 3 nebo písm. b) bodu 6 nebo 10 až 14,
 - e) od 75 000 Kč do 3 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. a) bodu 2 nebo písm. b) bodu 2, 3 nebo 8, nebo
 - f) od 100 000 Kč do 5 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. b) bodu 1 nebo odstavce 3.

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

36. V § 94 odst. 6 písm. a) bodě 1 se slova „§ 92 odst. 2 písm. c) nebo § 92 odst. 3 písm. e)“ nahrazují slovy „§ 92 odst. 2 písm. c) nebo d) nebo § 92 odst. 3 písm. e) nebo f)“.

37. V § 94 odst. 6 písm. a) bodě 2 se za slova „správní delikty“ vkládají slova „právnických a podnikajících fyzických osob“ a slova „§ 93 odst. 2 písm. d) bodu 1, § 93 odst. 3 písm. f)“ se nahrazují slovy „§ 93 odst. 2 písm. d) bodu 4 nebo písm. e), § 93 odst. 3 písm. f) až h)“.

38. V § 94 odst. 6 písmeno d) zní:

„d) Ústav, jde-li o přestupky podle § 92 odst. 2 písm. c) nebo d) nebo § 92 odst. 3 písm. e) nebo f) nebo o správní delikty podle § 93 odst. 2 písm. e) nebo § 93 odst. 3 písm. f) až h),“.

39. V § 94 odst. 6 písm. e) se slova „§ 93 odst. 2 písm. d) bodu 1“ nahrazují slovy „§ 93 odst. 2 písm. d) bodu 4“.

40. V § 102 odst. 1 se slova „§ 42b odst. 8“ se nahrazují slovy „§ 42a odst. 3“ a slova „§ 55d odst. 5“ se zrušují.

Čl. II Přechodné ustanovení

Řízení o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti zahájena podle § 42b odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, dokončí Ministerstvo dopravy podle zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

ČÁST DRUHÁ Změna zákona o správních poplatcích

Čl. III

Příloha 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. 152/2011 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. 375/2011 Sb., zákona č. 428/2011 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., zákona č. 221/2012 Sb., zákona č. 225/2012 Sb., zákona č. 274/2012 Sb., zákona č. 350/2012 Sb., zákona č. 359/2012 Sb., zákona č. 399/2012 Sb., zákona č. 407/2012 Sb., zákona č. 428/2012 Sb., zákona č. 496/2012 Sb., zákona č. 502/2012 Sb., zákona č. 503/2012 Sb., zákona č. 50/2013 Sb., zákona č. 69/2013 Sb., zákona č. 102/2013 Sb., zákona č. 170/2013 Sb., zákona č. 185/2013 Sb., zákona č. 186/2013 Sb., zákona č. 232/2013 Sb., zákona č. 239/2013 Sb., zákona č. 241/2013 Sb., zákona č. 257/2013 Sb., zákona č. 273/2013 Sb., zákona č. 279/2013 Sb., zákona č. 281/2013 Sb., zákona č. 306/2013 Sb., zákona č. 313/2013 Sb., zákona č. 344/2013 Sb., zákona č. 101/2014 Sb., zákona č. 127/2014 Sb., zákona č. 187/2014 Sb., zákona č. 249/2014 Sb., zákona č. 257/2014 Sb., zákona č. 259/2014 Sb., zákona č. 264/2014 Sb., zákona č. 268/2014 Sb., zákona č. 331/2014 Sb., zákona č. 81/2015 Sb., zákona č. 103/2015 Sb., zákona č. 204/2015 Sb.,

zákona č. 206/2015 Sb., zákona č. 224/2015 Sb., zákona č. 268/2015 Sb., zákona č. 314/2015 Sb., zákona č. 318/2015 Sb. a zákona č. .../2016 Sb., se mění takto:

1. V položce 48 písm. d) se slova „leteckého personálu“ nahrazují slovy „pilota letounů nebo vrtulníků nebo technika údržby letadel“.

2. V položce 48 písm. e) se za slova „teoretické zkoušky“ vkládají slova „pro vydání průkazu způsobilosti leteckého personálu,“.

3. V položce 48 se doplňuje písmeno j), které zní:

„j) Teoretická zkouška pro vydání průkazu parašutisty Kč 500“.

4. V položce 49 písm. b) se slova „k údržbě organizaci^{35a)}“ nahrazují slovy „k údržbě organizaci⁸⁴⁾“ a slova „k výrobě organizaci^{35b)}“ se nahrazují slovy „k výrobě organizaci⁸⁵⁾“.

Poznámky pod čarou č. 84 a 85 znějí:

„84) Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů, v platném znění.

85) 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 pro certifikaci projekčních a výrobních organizací, v platném znění.“

5. V položce 49 písmeno d) zní:

„d) Vydání osvědčení o oprávnění organizace k řízení zachování letové způsobilosti⁸⁴⁾

- bezmotorových letadel, letadel s pístovým motorem/motory a letadel s jedním turbínovým motorem

Kč 15 000

- letadel s více než jedním turbínovým motorem

Kč 40 000“.

6. V položce 50 se za písmeno a) vkládá nové písmeno b), které zní:

„Změna osvědčení pro výcvik leteckého personálu

Kč 10 000“.

Dosavadní písmeno b) se označuje jako písmeno c).

7. V položce 50 se doplňuje poznámka, která včetně nadpisu zní:

„Poznámka

Změnou osvědčení se rozumí i změna jeho příloh.“

8. V položce 51 text poznámky zní:

„V případě konání propagačních parašutistických akcí, které jsou součástí programů jiných společenských nebo kulturních akcí, vyjma leteckého veřejného vystoupení, se poplatek podle písmene g) nevybírám.“

9. V položce 52 písm. c) a písm. d) se za slovo „letišti“ doplňují slova „ nebo k poskytování služby tvorby letových postupů“.

10. V položce 54 se za písmeno e) vkládá nové písmeno f), které zní:

„f) Schválení změny Osvědčení hlukové způsobilosti pro letadlo – 10 % sazby poplatku pod písmenem E“.

Dosavadní písmeno f) se označuje jako písmeno g).

11. V Položce 55 se za písmeno q) vkládá nové písmeno r), které zní:

„r) Schválení změny systému technického deníku pro letadlo – 10 % sazby poplatku pod písmenem G, nejméně však 100 Kč“.

ČÁST TŘETÍ ÚČINNOST

Čl. IV

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. září 2016.

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

I.

Obecná část

SHRNUTÍ ZÁVĚREČNÉ ZPRÁVY RIA

1. Základní identifikační údaje

Název návrhu zákona: Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů	
Zpracovatel / zástupce předkladatele: Ministerstvo dopravy / Ing. Zdeněk Jelínek, zástupce ředitele odboru civilního letectví; tel. 225 131 027; email: zdenek.jelinek@mcdcr.cz	Předpokládaný termín nabytí účinnosti, v případě dělené účinnosti rozveďte 01.09 2016
Implementace práva EU: <i>Ano</i> ; (pokud zvolíte <i>Ano</i>): - uveďte termín stanovený pro implementaci: 13. 6. 2016 - uveďte, zda jde návrh nad rámec požadavků stanovených předpisem EU?: <i>Ano</i>	
2. Cíl návrhu zákona	
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. Jde o níže uvedené přímo použitelné předpisy. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 ze dne 16. dubna 2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007. Nařízení Komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se průkazů způsobilosti a osvědčení řídicích letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 805/2011.	
3. Agregované dopady návrhu zákona	
3.1 Dopady na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty: <i>Ano</i>	

Jisté navýšení správní činnosti lze očekávat u Úřadu pro civilní letectví v souvislosti s adaptačními opatřeními, zejména s agendou související s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014). Tato skutečnost však *nevyvolá* zvýšené personální a finanční požadavky na rozpočet, ani požadavky na zvýšení počtu systemizovaných míst.

V návaznosti na adaptaci nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 a související rozšíření působnosti Ústavu pro zjišťování příčin leteckých nehod se rovněž očekává jistý nárůst jeho správní činnosti. Tato skutečnost však *nevyvolá* zvýšené personální a finanční požadavky na rozpočet, ani požadavky na zvýšení počtu systemizovaných míst.

3.2 Dopady na podnikatelské subjekty: *Ne*

Pokud ano, specifikujte.

3.3 Dopady na územní samosprávné celky (obce, kraje) *Ne*

Pokud ano, specifikujte.

3.4 Sociální dopady: *Ne*

Pokud ano, specifikujte..

3.5 Dopady na životní prostředí: *Ne*

Pokud ano, specifikujte..

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 zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (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, u nichž je třeba realizovat jejich implementaci do vnitrostátního práva.

- Jedná se zejména o prováděcí (adaptační) opatření v oblasti právní úpravy a *jednotného uplatňování provozních omezení ke snížení hluku z leteckého provozu*, a to v limitech zásad Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) představujících takzvaný „vyvážený přístup“, a to v návaznosti na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 ze dne 16. dubna 2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES (dále jen „nařízení č. 598/2014“).
- Taktéž je nutné přijmout prováděcí (adaptační) opatření v oblasti právní úpravy *hlášení událostí*, a to s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 (dále jen „nařízení č. 376/2014“).
- Dále se jedná o formální prováděcí (adaptační) opatření v oblasti právní úpravy *poskytování letových navigačních služeb v tzv. jednotném evropském nebi* s ohledem na nařízení Komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se průkazů způsobilosti a osvědčení řidičích letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 805/2011. V tomto případě je nezbytné upravit toliko sankční ustanovení zákona.

Návrh zákona rovněž pamatuje na potřebné provedení odpovídajících změn v zákoně č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, které jednak reagují na změny v části týkající se vydávání povolení provozovat letiště a vydávání rozhodnutí o stanovení druhu letiště, jednak reagují na potřebu průběžně revidovat, aktualizovat a doplňovat správní poplatky za úkony činné ve správním řízení. Snahou byla zejména minimalizace zátěže adresátů státní správy a ulehčení finanční zátěže u kategorií létání spojených s rekreací a sportovním vyžitím.

Závěrečná zpráva obsahuje zejména očekávané dopady na Ústav pro zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen „Ústav“) v souvislosti s rozšířením jeho působnosti v návaznosti na adaptaci nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014.

Závěrečná zpráva hodnocení dopadů regulace (dále jen „Zpráva“) byla provedena v souladu s obecnými zásadami hodnocení dopadů regulace, metodickými pokyny k oceňování administrativní zátěže veřejné správy a podnikatelských subjektů a dalšími závaznými dokumenty k hodnocení dopadů regulace. Hodnocení dopadů se nezabývá a nevyčísľuje absolutní výši aktuálních a budoucích nákladů a přínosů, ale kvantifikuje jejich změnu (tj. nárůst či pokles) po zavedení vybraných variant. Zpráva kalkuluje pouze s nejvýznamnějšími dopady na veškeré dotčené strany, marginální náklady a přínosy jsou hodnoceny jako zanedbatelné a nejsou pro jejich nepodstatnost detailně rozebírány.

1.3 Popis existujícího právního stavu v dané oblasti

1.3.1 Adaptace nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 ze dne 16. dubna 2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES

Stávající právní úprava opatření ke snížení hluku na letišti obsažená v ustanoveních § 42a a § 42b byla do zákona o civilním letectví doplněna v souvislosti s transpozicí směrnice č. 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Společenství. Tato směrnice byla zrušena a nahrazena přímo použitelným předpisem Evropské unie, jímž je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 ze dne 16. dubna 2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES. Z tohoto důvodu je třeba provést změny v uvedených ustanoveních, které budou odpovídajícím adaptačním opatřením vůči tomuto nařízení.

Podle článku 5 shora uvedeného nařízení členské státy zajistí, aby byla hluková situace na jednotlivých letištích hodnocena podle směrnice 2002/49/ES a dále aby byl přijat vyvážený přístup k regulaci hluku z letadel na letištích, kde byl identifikován problém s hlukem. Za tím účelem zajistí, aby

- a) byl pro dané letiště vymezen cíl týkající se snížení hluku, v případě potřeby s přihlédnutím k článku 8 a příloze V směrnice 2002/49/ES;
- b) byla určena možná opatření ke zmírnění dopadu hluku;
- c) byla důkladně zhodnocena pravděpodobná nákladová efektivita opatření ke snížení hluku;
- d) byla zvolena opatření zohledňující veřejný zájem v oblasti letecké dopravy, pokud jde o vyhlídky budoucího rozvoje letišť, bez negativního dopadu na bezpečnost;
- e) byly ohledně zamýšlených opatření transparentním způsobem konzultovány zúčastněné strany;
- f) byla přijímána příslušná opatření a byly o nich k dispozici dostatečné informace;
- g) byla prováděna příslušná opatření a
- h) bylo zajištěno řešení sporů.

Shora uvedená povinnost členských států zajistit nařízením č. 598/2014 stanovené požadavky, je naplněna především v obecné právní úpravě, a to především zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně veřejného zdraví“), a jeho prováděcími právními předpisy.

Podle zákona o ochraně veřejného zdraví Ministerstvo zdravotnictví pořizuje, a dojde-li k podstatnému vývoji, který významně ovlivňuje stávající hlukovou situaci, aktualizuje,

nejdéle však jednou za 5 let, *strategické hlukové mapy*, jejichž součástí jsou mezní hodnoty hlukových ukazatelů. Tyto strategické hlukové mapy zpřístupňuje veřejnosti. Ministerstvo zdravotnictví podle uvedeného zákona dále *koordinuje zpracování akčních plánů*, dále pořizuje souhrn akčního plánu na základě akčních plánů předložených krajskými úřady a Ministerstvem dopravy, jejichž součástí jsou tiché oblasti v aglomeraci vymezené krajskými úřady a tiché oblasti ve volné krajině stanovené Ministerstvem životního prostředí. Akčním plánem se rozumí plán obsahující opatření, jejichž účelem je ochrana před škodlivými a obtěžujícími účinky hluku, včetně snížení hluku.

Podle § 81 zákona o ochraně veřejného zdraví Ministerstvo dopravy v oblasti hodnocení a snižování hluku z hlediska dlouhodobého průměrného hlukového zatížení životního prostředí předává *pro účely porřízení strategických hlukových map Ministerstvu zdravotnictví údaje o dopravě* na

- a) hlavních pozemních komunikací, jimiž se rozumí pozemní komunikace, po nichž projede více než 3 000 000 vozidel za rok, a jejichž vlastníkem je stát,
- b) hlavních železničních tratích, jimiž se rozumí železniční tratě, po nichž projede více než 30 000 vlaků za rok, včetně železničních tratí ležících na území aglomerací,
- c) hlavních letišť, jimiž se rozumí civilní letiště, která mají více než 50 000 vzletů a přistání za rok, s výjimkou vzletů a přistání lehkých letadel pro cvičné účely, včetně letišť ležících na území aglomerací.

Ministerstvo dopravy dále podle údajů ze strategických hlukových map vypracovaných Ministerstvem zdravotnictví pořizuje vždy nejdéle do jednoho roku ode dne předání strategických hlukových map *akční plány* pro hlavní pozemní komunikace, hlavní železniční tratě a *hlavní letiště*. Při zpracování a aktualizaci akčních plánů zpřístupňuje návrh akčního plánu veřejnosti, ke kterému má každý právo vyjádřit se do 45 dnů od data jeho zveřejnění, zveřejňuje způsob vyhodnocení podnětů a stanovisek k návrhu akčního plánu a zveřejňuje akční plán, který předkládá Ministerstvu zdravotnictví zvláště pro hlavní pozemní komunikace, hlavní železnice a hlavní letiště, informuje veřejnost o opatřeních přijatých v rámci akčních plánů, a spolupracuje s příslušnými orgány sousedních členských států Evropské unie při tvorbě akčních plánů v příhraničních oblastech.

Podle vyhlášky č. 523/2006 Sb., kterou se stanoví mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet, základní požadavky na obsah strategických hlukových map a akčních plánů a podmínky účasti veřejnosti na jejich přípravě (vyhláška o hlukovém mapování), Ministerstvo dopravy a krajské úřady zpřístupňují návrhy akčních plánů a porřizené akční plány v listinné podobě v místě svého sídla, v elektronické podobě na své internetové adrese.

Podle ustanovení § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví je provozovatel letiště povinen technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby. Podle § 31 odst. 2 a 4 tohoto zákona při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Opatření obecné povahy ke zřízení ochranného hlukového pásma vydá Úřad pro civilní letectví v dohodě s krajskou hygienickou stanicí. U bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb umístěných v ochranném hlukovém pásmu je provozovatel letiště na základě odborného posudku vypracovaného na jeho náklad povinen postupně provést nebo zajistit provedení

protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly alespoň uvnitř staveb hygienické limity hluku dodrženy. U staveb uvedených ve větě první, ve kterých by podle odborného posudku protihluková opatření nezajistila dodržování hygienických limitů, může příslušný správní úřad zahájit řízení o změně v užívání stavby nebo o jejím odstranění.

Za nesplnění povinnosti uvedené v § 31 odst. 2 nebo 4 stanoví zákon o ochraně veřejného zdraví příslušné sankce (viz § § 92g odst. 1, 3 a 8).

Shora uvedenou obecnou právní úpravu v oblasti ochrany zdraví proti hluku pak doplňuje speciální úprava obsažená v zákoně o civilním letectví, která upravuje postup pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti (§ 42 a 42b zákona). Podle nařízení č. 598/2014 by však tato opatření měla nastoupit v rámci zajištění vyváženého přístupu (článek 2 odstavec 3 nařízení 598/2014) až v okamžiku, kdy veškeré uvedené instituty dané obecnou právní úpravou nepřinesou potřebný výsledek. Stávající ustanovení § 42a a 42b je třeba s ohledem na uvedené nařízení adaptovat (upravit).

1.3.2 Adaptace nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007

Podle ustanovení § 2 odst. 9 zákona o civilním letectví (dále jen „zákon“) se událostí 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. Vzhledem k tomu, že nařízení č. 376/2014 obsahuje definici události, navrhuje se vypuštění této definice ze zákona.

Ústav podle ustanovení § 55a odst. 1 zákona

- a) zjišťuje příčiny leteckých nehod a vážných incidentů (v tomto případě postupuje podle nařízení č. 996/2010). V souladu s čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 996/2010 Ústav povinně zjišťuje 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 zjišťuje za předpokladu, že z nich chce vyvodit bezpečnostní ponaučení;
- b) zjišťuje příčiny jiných než vážných incidentů (vzhledem k tomu, že šetření příčin jiných než vážných incidentů nespadá do působnosti nařízení č. 996/2010, postupuje v tomto případě Ústav podle národní úpravy, kterou je právní úprava obsažená v ustanovení §55b zákona o civilním letectví);
- c) shromažďuje, zpracovává, vyhodnocuje a uchovává údaje o hlášených událostech.

V návaznosti na nařízení č. 376/2014 a v zájmu provedení potřebného adaptačního opatření je třeba upravit ustanovení obsahující vymezení působnosti (rozšíření působnosti) Ústavu, jde-li o působnost příslušného orgánu v oblasti shromažďování, zpracovávání, vyhodnocování a uchovávání údajů o hlášených událostech. Navrhuje se nově stanovit vymezení působnosti obsažené v ustanovení § 55a odst. 1 písm. b) tak, aby bylo zřejmé, že Ústav plní úkoly příslušného orgánu, včetně úkolů kontaktního místa a zveřejňování bezpečnostní zprávy podle nařízení č. 376/2014.

Podle § 55d odst. 1 zákona o civilním letectví (dále jen „zákon“) jsou povinny hlásit události 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.

Podle ustanovení § 55d odst. 3 zákona 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. Podle ustanovení § 55d odst. 4 Ústav každoročně zveřejňuje způsobem umožňujícím dálkový přístup souhrnnou bezpečnostní zprávu obsahující údaje o událostech hlášených Ústavu za uplynulý rok. Zákon dále obsahuje zmocnění pro vydání prováděcího právního předpisu, který stanoví kategorie událostí podléhajících hlášení a údaje, které jsou v hlášení obsaženy.

Vzhledem k nové úpravě hlášení událostí v přímo použitelném předpisu Evropské unie upravujícím hlášení událostí v civilním letectví, kterým je nařízení č. 376/2014 obsahující komplexní úpravu hlášení událostí včetně stanovení okruhu povinných osob pro podávání hlášení o událostech, lhůt pro podávání těchto hlášení a postupu Ústavu coby příslušného orgánu členského státu ve smyslu tohoto nařízení, spočívá adaptační opatření ve zrušení celého stávajícího znění ustanovení § 55d, neboť tento přímo použitelný předpis stanoví jak osoby, které jsou události povinny hlásit, tak povinnost příslušného orgánu uchovávat údaje a zveřejňovat souhrnnou bezpečnostní zprávu a vymezuje také jednotlivé kategorie událostí podléhajících hlášení.

1.3.3 Adaptace nařízení Komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se průkazů způsobilosti a osvědčení řídicích letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 805/2011

Dále je třeba provést nařízení komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se průkazů způsobilosti a osvědčení řídicích letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 805/2011. Uvedené nařízení zrušilo původní 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. V tomto případě je však nezbytné pouze doplnit odpovídající sankce za porušení povinností stanovených uvedeným přímo použitelným předpisem a adaptační opatření tudíž spočívá toliko v doplnění sankčních ustanovení zákona.

1.4 Identifikace dotčených subjektů

Dotčenými subjekty navrhované právní úpravy (pro účely Zprávy) jsou příslušné správní orgány v oblasti civilního letectví, tj. Úřad pro civilní letectví (dále jen „Úřad“) a Ministerstvo dopravy, což je mu nadřazený orgán (odvolací orgán vůči rozhodnutím Úřadu vydaným v prvním stupni), jakož i Ústav pro zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen „Ústav“). Dalšími dotčeným subjektem je provozovatel letiště Václava Havla (Praha – Ruzyně), na kterého dopadá právní úprava obsažená v nařízení č. 598/2014 a nově budou postupovat v souladu s navrhovanou adaptační úpravou poskytovatelé leteckých služeb a provozovatelé leteckých činností, kterých se dotýká právní úprava obsažená v nařízení č. 376/2014 a budou hlásit podle unijní právní úpravy letecké události.

1.5 Popis cílového stavu

Hlavním cílem předloženého návrhu zákona je především provést implementaci shora uvedených přímo použitelných předpisů Evropské unie a tím splnit povinnost, která plyne České republice z členství v Evropské unii. Unijní cíle nařízení, která jsou prováděna návrhem zákona, jsou vymezeny v jejich jednotlivých preambulích a nemůžou být jakkoli měněny. Členské státy Evropské unie jsou toliko vázány provést specifická ustanovení unijních předpisů, kde je nezbytné založit vnitrostátní působnost, resp. zavést nové skutkové podstaty pro vedená sankční řízení. Navrhovaná právní úprava tedy tato nařízení provádí, s cílem zajistit soulad vnitrostátní právní úpravy se sekundárním právem Evropské unie.

1.6 Zhodnocení rizika

Nesplnění závazků plynoucích z členství České republiky v Evropské unii v oblasti dotčených identifikovaných nařízením k adaptaci, což ve svém důsledku povede k uvalení finančních sankcí.

2. Návrh variant řešení

Návrh variant řešení se soustředí na otázku zajištění řádné adaptace nařízení č. 376/2014, protože nařízení č. 598/2014 si sice vyžádá částečnou zvýšenou administrativní zátěž na Úřadu, ale tuto lze označit skutečně za minimální. S ohledem na obsah samotného nařízení č. 598/2014 se hluková provozní omezení mohou dotýkat toliko letiště Václava Havla (Praha-Ruzyně), přičemž v souvislosti s dlouhodobým charakterem provozu na tomto letišti a již stávajícími přijímanými provozními opatřeními se nepředpokládá, že Úřad bude v dlouhodobém ani střednědobém výhledu nucen vést teoreticky náročné správní řízení o větším počtu adresátů v této oblasti.

Principiální otázkou tak prakticky zůstalo rozhodnutí, kterému ze stávajících správních úřadů na úseku civilního letectví bude svěřeno postavení příslušného orgánu podle nařízení č. 376/2014, včetně úkolů kontaktního místa a zveřejňování bezpečnostní zprávy, a to za situace, kdy je Ústavu již na základě stávající právní úpravy svěřena působnost ve věcech shromažďování, zpracovávání, vyhodnocování a uchovávání údajů o hlášených událostech.

Navrhovatel právní úpravy v této části dospěl k názoru, že za stávajícího rozdělení působností správních orgánů na úseku civilního letectví nelze jinak, než tuto agendu svěřit Ústavu. Možné úvahy o tom, že tato oblast by mohla spadat do působnosti Úřadu, musely být zavrženy ihned v zárodku, a to pro zjevnou nekonceptnost a tříštění stávající správní praxe. S ohledem na potřebu provedení adaptačních opatření lze tedy uvažovat pouze o dvou variantách (včetně varianty nulové) řešení.

2.1 Návrh variant v oblasti určení příslušného orgánu ve smyslu nařízení č. 376/2014, včetně plnění úkolů kontaktního místa a zveřejňování bezpečnostní zprávy

Varianta A – může být považována za tzv. variantu nulovou, kdy předkladatel a následně zákonodárce rezignují na určení příslušného orgánu ve smyslu nařízení č. 376/2014 s tím, že adresáti předmětných povinností z příslušného nařízení nebudou schopni jednoznačně identifikovat příslušný věcný úřad, ke kterému by podávali zprávy podle tohoto unijního předpisu;

Varianta B – v souladu se stávající praxí a hlavně zaměřením Ústavu navrhnout konkretizovat věcnou působnost Ústavu a svěřit mu postavení příslušného orgánu podle nařízení č. 376/2014, včetně úkolů kontaktního místa a zveřejňování bezpečnostní zprávy, a to za situace, kdy je tomuto správnímu orgánu již na základě stávající právní úpravy svěřena působnost ve věcech shromažďování, zpracovávání, vyhodnocování a uchovávání údajů o hlášených událostech.

3. Vyhodnocení nákladů a přínosů

Je pravdou, že varianta B s sebou přinese (byť minimální) dodatečné finanční náklady na adresáta právní úpravy. Vzhledem k tomu, že je nezbytné splnit povinnosti, které České republice plynou z jejího členství v Evropské unii, a naplnit cíl uvedeného přímo použitelného předpisu Evropské unie, jímž je přispět k dlouhodobému zvyšování bezpečnosti leteckého provozu, a to prostřednictvím hlášení rozličných druhů událostí a následné analýzy bezpečnostních dat, lze tyto náklady z hlediska k přínosu považovat za zcela marginální.

Tato varianta bude mít za následek také konkretizaci a rozšíření působnosti Ústavu. Tato skutečnost však nevyvolá zvýšené personální a finanční požadavky na rozpočet, ani požadavky na zvýšení počtu systemizovaných míst.

3.1 Identifikace nákladů a přínosů

Náklady a přínosy v této kapitole budou vyhodnocovány na základě vybraných kritérií. Pro účely elementární komparace byla vybrána následující kritéria:

- efektivita státní správy a příspěvek k bezpečnosti
- finanční náklady
- 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 předkladatel názorně a stručně shrnuje do jednotlivých tabulek.

Význam jednotlivých hodnotících kritérií lze popsat následovně:

Kritérium	Význam
efektivita státní správy a příspěvek k bezpečnosti	efektivita výkonu státní správy, včetně účelnosti a administrativní náročnosti, jakož i přispění k bezpečnému provozu na základě sběru a analýzy rozličných událostí
finanční náklady	finanční náklady veřejné správy a soukromého sektoru
nebezpečí korupce	možnost ovlivnění výkonu činnosti státní správy

Podrobený přezkumu budou 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).

Varianta A (rezignace)

Kritérium	Náklady a přínosy/negativa
efektivita státní správy a příspěvek k bezpečnosti	Snížená z důvodu nejasně stanovené působnosti, což přinese nejistotu nejen mezi správními orgány, ale hlavně mezi adresáty státní správy, kteří nebudou mít postaveno najisto, který ze správních úřadů na úseku civilního letectví má být příslušným orgánem podle nařízení č. 376/2014, včetně úkolů kontaktního místa a zveřejňování bezpečnostní zprávy. Ke snížení efektivity státní správy dojde i v oblasti bezpečnosti, kde určité kategorie událostí podle přímo použitelného předpisu by nemohly být hlášeny a dále analyzovány.
finanční náklady	V případě zachování status quo by finanční náklady zůstaly nezměněny. Náklady na nesplnění unijního požadavku v případě řízení o porušení Smlouvy však nelze určit (předpokládají se vysoké).
nebezpečí korupce	V případě zachování status quo nejsou známy důvody pro změnu míry rizika korupce.

Varianta B (příslušnost Ústavu)

Kritérium	Náklady a přínosy/negativa
efektivita státní správy a příspěvek k bezpečnosti	Vysoká. Centralizace správní agendy je vhodným řešením, byť nové činnosti budou znamenat rozšíření působnosti Ústavu. Jako rovněž vysoký lze hodnotit příspěvek k zajištění udržitelné míry bezpečnosti, resp. k jejímu zvýšení, protože dojde ke konkrétní identifikaci příslušného orgánu ve smyslu nařízení č. 376/2014, včetně úkolů kontaktního místa a zveřejňování bezpečnostní zprávy.
finanční náklady	Finanční náklady na straně státní správy se neočekávají. Navrhovaná konkretizace a rozšíření působnosti Ústavu nevyvolá zvýšené personální a finanční požadavky na rozpočet, ani požadavky na zvýšení počtu systemizovaných míst. Finanční náklady na straně adresátů státní správy budou minimální, nicméně s ohledem na rozšíření okruhu povinných osob zapojených do sběru dat i tady je předpokládán nárůst. Nicméně se bude jednat toliko o zpracování/vyplnění formulářového hlášení, a to jen v případě, že událost nastala.

nebezpečí korupce	Nejsou známy důvody pro změnu míry rizika korupce.
-------------------	--

Finanční náklady státní správy

V návaznosti na adaptaci nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007, dochází ke konkretizaci a rozšíření působnosti Ústavu pro zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen „Ústav“). Tato skutečnost však *nevyvolá* zvýšené personální a finanční požadavky na rozpočet, ani požadavky na zvýšení počtu systemizovaných míst.

4. Návrh řešení

4.1 Stanovení pořadí variant a výběr nejvhodnějšího řešení

Pro zvýšení přehledu vyhodnocení 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

Pro určení nejvhodnějšího návrhu pro určení příslušného orgánu bylo využito všech tří kritérií popsaných v kapitole 3.

Je nepochybné, že jediným opravdu možným a zároveň koncepčním řešením je identifikovat Ústav jako příslušný správní orgán dle nařízení č. 376/2014, včetně úkolů kontaktního místa a zveřejňování bezpečnostní zprávy. Jedině tak může dojít k naplnění cílů unijní právní úpravy, kterými jsou posilování bezpečnosti létání cestou sběru a analýzy příslušných dat o všech leteckých událostech, aniž by k tomu byla přijímána jednostranná restriktivní regulační opatření. I z vyhodnocení variant je zjevné, že navrhovaná právní úprava přispěje k jednoznačnosti výkonu státní správy, zvýšení bezpečnosti leteckého provozu, a minimalizaci nákladů na státní správu, jakož i její adresáty.

Zhodnocení variant

Varianty	Efektivita státní správy		Finanční náklady		Nebezpečí korupce
	Účelnost a bezpečnost	Admin.	Veřejná správa	Soukromá sféra	
Varianta A (nulová)	--	-	--	0	0
Varianta B (příslušnost Ústavu)	+++	+	-	-	0

S ohledem na shora uvedené byla zvolena varianta B. Navrhuje se tedy stanovit Ústav jakožto příslušný orgán ve smyslu nařízení č. 376/2014, včetně úkolů kontaktního místa a zveřejňování bezpečnostní zprávy.

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

V části deváté zákona došlo k úpravě a doplnění odrazujících sankcí za nově vymezená protiprávní jednání.

6. Přezkum účinnosti

Přezkum účinnosti bude provádět Úřad a Ministerstvo dopravy, a to v rámci konkrétního vyhodnocování úrovně plnění závazků vyplývajících z právní úpravy určených jejím adresátům.

7. Konzultace a zdroje dat

Odborné konzultace v souvislosti s přípravou návrhu zákona proběhly od 25. května do 8. června 2015. V jejich rámci byl osloven Úřad, který by podle navrhované právní úpravy měl nově zajišťovat činnosti příslušného orgánu pro řízení o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 ze dne 16. dubna 2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES.

Navrhovaná právní úprava byla dále konzultována s Ústavem, a to zejména v souvislosti se změnami zákona provedenými za účelem realizace prováděcího (adaptačního) opatření v oblasti právní úpravy *hlášení událostí* podle nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007.

Návrh zákona byl kromě provozovatelů letišť dále konzultován s širokou leteckou veřejností, a to s vybranými poskytovateli obchodní letecké dopravy, poskytovateli letových navigačních služeb, aj.

Úřad uplatnil k návrhu zákona několik zásadních připomínek. Především namítal, že kompetence k vedení řízení o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti by měla být namísto Úřadu svěřena orgánům v resortu Ministerstva zdravotnictví, neboť tento resort je k tomu dostatečně vybaven kvalifikovanými pracovníky. Další či podrobnější argumentace však nebyla ze strany Úřadu předložena. Podle stávající právní úpravy (ustanovení § 42a a § 42b zákona) náleží tato příslušnost Ministerstvu dopravy. Úřad však podle stávající právní úpravy rozhoduje o zřizování hlukových pásem letišť podle ustanovení § 37 zákona, což je problematika s problematikou zavádění provozních omezení hluku na letišti věcně související. Podle článku 4 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 598/2014 ze dne 16. dubna 2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES členské státy v souladu s vnitrostátními právními předpisy zajistí právo na podání opravného prostředku proti provozním omezením přijatým podle tohoto nařízení, a to k odvolacímu orgánu, který není orgánem, který napadené provozní omezení přijal. V zájmu naplnění požadavku uvedeného ustanovení přímo použitelného předpisu bylo předkladatelem (oproti stávající právní úpravě) rozhodnuto o převedení působnosti v uvedené oblasti z Ministerstva dopravy na Úřad, který je správním orgánem podřízeným Ministerstvu dopravy (ustanovení § 3 odst. 1 zákona) a podle navrhované právní úpravy tak bude rozhodovat o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti ve správním řízení v prvním stupni. O odvolání pak bude rozhodovat Ministerstvo dopravy. Dále je nutno uvést, že za celou dobu existence stávající právní úpravy týkající se zavedení provozních omezení na letišti zatím nebylo ani v jediném případě takové opatření přijato a případné obavy z nárůstu administrativní zátěže na straně Úřadu nejsou opodstatněné.

Ústav vyjádřil především nesouhlas s rozšířením působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007, na hlášení událostí souvisejících s letadly uvedenými v příloze II nařízení (ES) č. 216/2008, které toto nařízení členskými státem fakultativně umožňuje ve svém článku 3 odst. 2. Podle Ústavu situace v současné době neumožňuje objektivně posoudit přiměřenost takové úpravy pro všechny kategorie letadel v příloze II tohoto nařízení uvedených, zejména pro padákové kluzáky nebo závěsné kluzáky. Obdobnou připomínku vznesla i *Letecká amatérská asociace České republiky*, která uvedla, že nařízení o hlášení událostí v civilním letectví není regulačním rámcem, který by byl koncipován pro kategorie letadel spadajících pod společné označení „sportovní létající zařízení“ a takováto forma regulace by nemusela být odpovídající a úměrná sledovaným cílům. V této souvislosti pak Ústav navrhoval naopak ponechat v zákoně stávající ustanovení § 55b odst. 1, podle kterého jsou provozovatel nebo pilot letadla a poskytovatel leteckých služeb povinni oznámit Ústavu každý jiný než vážný incident. Dále Ústav požadoval úpravu (zpřesnění) důvodové zprávy, pokud jde o uvedení skutečnosti, že v návaznosti na adaptaci shora uvedeného nařízení o hlášení událostí v civilním letectví dojde k rozšíření působnosti Ústavu. Všechny shora uvedené připomínky Ústavu a *Letecké amatérské asociace České republiky* byly předkladatelem akceptovány a materiál byl v jejich smyslu upraven.

Český Aeroholding, a. s. uplatnil své připomínky zejména ve vztahu k návrhu právní úpravy v souvislosti s adaptací nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 ze dne 16. dubna 2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení

hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES. Namítal, že navrhovaná právní úprava povede, resp. zachová stávající nevyhovující stav, který vede ke zbytečným nákladům jak na straně příslušného správního orgánu, tak na straně provozovatele letiště. Bez ohledu na povinnosti uvedené v předpisech Evropské unie provozovatel letiště Praha Ruzyně každý rok poskytuje informace příslušným orgánům státní správy v oblasti ochrany veřejného zdraví o hlukové situaci na letišti a v jeho okolí, které spočívají v předání vyhodnocení výsledků kontinuálního měření hluku z leteckého provozu a mapových příloh s reálnými hlukovými konturami z provozu roku předchozího. Výsledky měření jsou zveřejňovány na webovém portálu Letiště Praha, a.s. Tyto informace, ze kterých je zřejmé, zda k překračování hygienických limitů dochází, není pro provozovatele letiště problém poskytovat na základě zákonné úpravy i Úřadu, a to formou zprávy o hlukové situaci tak, jak je tomu podle stávající i navrhované právní úpravy, a to bez vynaložení jakýchkoli nákladů navíc. Považuje však za zbytečné, aby pravidelné zprávy o hlukové situaci na letišti, jejichž zpracování a předložení není vyžadováno relevantními předpisy Evropské unie, musely obsahovat veškeré náležitosti vyžadované v současné době prováděcím právním předpisem, a to i v případě, nebudou-li v daném období překračovány hygienické limity související s ochranou zdraví proti nadměrnému hluku.

Předkladatel se na základě provedení širší odborné diskuse rozhodl zohlednit připomínku Českého Aeroholdingu, a. s. a upravil materiál v tom smyslu, že *pravidelná* zpráva o hlukové situaci bude zpracovávána v užším rozsahu tak, aby zahrnovala pouze údaje, na základě kterých bude možné dospět k jednoznačnému závěru, zda v hodnoceném období byly či nebyly překračovány hygienické limity či nikoliv. Pokud se ze zpráv o hlukové situaci zjistí, že ve dvou po sobě následujících hodnocených obdobích tyto limity překračovány byly, bude následující zpráva o hlukové situaci zpracována a předložena v rozšířené podobě tak, aby zahrnovala veškeré údaje vyžadované jak stávající právní úpravou, tak nastíněné v příloze č I uvedeného nařízení. To je v takovém případě nezbytné pro to, aby Úřad měl dostatečné podklady pro přijetí rozhodnutí, zda v konkrétním případě je nutné v souladu s tímto nařízením zavést provozní omezení ke snížení hluku na letišti, či nikoliv.

8. Kontakt na zpracovatele RIA

Osoby, které zpracovaly závěrečnou zprávu z hodnocení dopadů regulace

Jméno a příjmení: 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, včetně zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod

C. 1 Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána

Stěžejním mezinárodněprávním 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 přidružená při OSN byla členskými státy zmocněna přijímat mezinárodní standardy a doporučené postupy.

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 jsou to zejména přílohy č. 13 (hlášení událostí) a 16 (životní prostředí) Chicagské úmluvy.

Předkládaný návrh je s výše uvedenou mezinárodní smlouvou, jakož i s ostatními mezinárodněprávními závazky České republiky v oblasti civilního letectví, v souladu.

C. 2 Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod

Navrhovaná právní úprava obsahující zejména adaptační opatření k přímo použitelným předpisům Evropské unie se dotýká práva na ochranu majetku ve smyslu Protokolu č. 1 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) a dále zásady uložení trestu jen na základě zákona ve smyslu čl. 7 Úmluvy, práva na účinný právní prostředek nápravy ve smyslu čl. 13 Úmluvy.

Právo na ochranu majetku (Protokol č. 1 Úmluvy)

Protokol č. 1 Úmluvy stanoví, že každá fyzická nebo právnická osoba má právo pokojně užívat svůj majetek. Nikdo nemůže být zbaven svého majetku s výjimkou veřejného zájmu a za podmínek, které stanoví zákon a obecné zásady mezinárodního práva. Předchozí ustanovení nebrání právu států přijímat zákony, které považují za nezbytné, aby upravily užívání majetku v souladu s obecným zájmem a zajistily placení daní a jiných poplatků nebo pokut.

Soulad navrhované právní úpravy s Protokolem č. 1 k Úmluvě (ve spojení s relevantními nálezy Ústavního soudu – nálezy Pl. ÚS 3/02 a Pl. ÚS 14/09) byl hodnocen z hlediska navrhované výše sankcí za jednotlivé přestupky a jiné správní delikty.

Pokuty jakožto ústavně přípustná odnětí majetku – na rozdíl od daní a poplatků – výslovně v čl. 11 Listiny základních práv a svobod uvedeny nejsou. Poněkud jiná je ovšem situace v případě úpravy ochrany vlastnického práva dle Protokolu č. 1 k Úmluvě, dle něhož státy mohou přijímat zákony, které považují za nezbytné, aby upravily užívání majetku v souladu s obecným zájmem a zajistily placení daní a jiných poplatků nebo pokut. Z výše

uvedeného lze dovozovat, že pokuty, stejně jako daně a poplatky, spadají do sféry právní regulace čl. 11 Listiny základních práv a svobod, resp. čl. 1 Protokolu č. 1 k Úmluvě, a představují v zásadě přípustný zásah do vlastnického práva jedince, což ovšem platí za předpokladu, jsou-li respektovány principy právního státu.

Z preambule Ústavy České republiky (dále jen „Ústava“) vyplývá úmysl občanů vycházet z principů právního státu. Čl. 1 Ústavy pak Českou republiku výslovně označuje jako demokratický právní stát založený na úctě k právům a svobodám člověka a občana. Úcta k právům a svobodám jedince je nepochybně také právě jedním z oněch principů právního státu, jak má na mysli Preambule Ústavy, z něhož lze dovodit jedno ze základních pravidel fungování státní moci, kterým je zásada proporcionality (přiměřenosti) a zákaz zneužití práva, jak ostatně dovodil v řadě nálezů Ústavní soud. Tato zásada vychází z premisy, že k zásahu do základních práv či svobod, i když to jejich ústavní úprava nepředpokládá, může dojít v případě jejich vzájemné kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody (veřejný statek).

Vždy však je v těchto případech třeba posuzovat účel (cíl) takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je již zmíněná zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. Prvním z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), dle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná o princip potřebnosti, dle něhož je povoleno použití pouze nejšetnějšího – ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám – z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (v užším smyslu), dle kterého újma na základním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních.

Navrhované výše sankcí za přestupky a jiné správní delikty obsažené v návrhu zákona zcela odpovídají typové závažnosti jednání, která naplňují skutkové podstaty jednotlivých přestupků či jiných správních deliktů, a to včetně případů, ve kterých jsou stanoveny spodní hranice těchto sankcí (pokuta od 50 000 Kč do 1 000 000 Kč, pokuta od 75 000 Kč do 3 000 000 Kč a pokuta od 100 000 Kč do 5 000 000 Kč – viz ustanovení § 92 odst. 4 písm. d) a e), § 93 odst. 5 písm. d) až f), § 93b odst. 4 písm. d) až f)). Ve všech případech je cílem stanovení konkrétní výše pokuty *odradit od jednání*, které může mít velmi vážné důsledky, a to zejména v podobě ohrožení bezpečnosti v civilním letectví (výše stanovených sankcí zde tak plní důležitou preventivní roli), přičemž pro subjekty, které se těchto jednání mohou dopustit, sankce stanovené v daném rozmezí nemůže být likvidační a nelze je tudíž považovat za nedovolený zásah do vlastnického práva ve smyslu Úmluvy.

Ani ústavní předpisy nevyžadují, aby zákonodárce při zákonném stanovení sankční sazby vždy upustil od spodního ohraničení výměry sankce. Typová závažnost (škodlivost) deliktního jednání daného druhu může být obecně tak vysoká, že nepřipouští ani v individuálním případě stanovit „nulovou“ hodnotu výměry sankce. Posouzení spodní hranice sankční sazby je přitom podle judikatury Ústavního soudu zásadně věcí zákonodárce. Ústavní předpisy neobsahují ohledně otázky dolní hranice sankční sazby žádnou direktivu – musí být ovšem dodržen příkaz proporcionality mezi typovou závažností deliktního jednání a výší sankční sazby. Začleněním minimální výše pokuty do zákona se v zásadě sleduje legitimní cíl, neboť daleko zřetelnějším způsobem, než by tomu bylo pouze při stanovení horní sazby, umožňuje odlišit závažnost či nebezpečnost těch kterých typů protiprávních

jednání. Stupňování represe, za které lze stanovení (či zvyšování) minimální výše pokuty považovat, je zde nástrojem, který je způsobilý k dosažení zamýšleného a zároveň legitimního cíle, jímž je zamezit porušování předpisů sloužících k zajištění bezpečnosti v civilním letectví, neboť riziko možného přísného postihu snižuje „ekonomickou výhodnost“ protiprávního jednání. Vedlejším dopadem tohoto kroku je, že se tím omezuje prostor pro správní uvážení příslušných státních orgánů, což má své pozitivní důsledky např. v tom, že do určité míry sjednocuje výši ukládaných trestů, případně omezuje prostor pro svévolné či korupcí ovlivněné jednání správních úřadů, přičemž toto se může jevit i jako určitý prostředek ochrany před eventuální diskriminací. Stanovené sankce v návrhu zákona však zároveň nevedou k omezení možnosti správního orgánu přihlédnout ke konkrétním okolnostem případu, osobě delikventa a k jeho poměrům a je tedy plně slučitelná s čl. 11 Listiny základních práv a svobod a Protokolem č. 1 k Úmluvě.

Navrhovaná právní úprava respektuje vlastnictví ve smyslu Protokolu č. 1 k Úmluvě v oblasti ukládání peněžitých pokut, které nejsou stanoveny v rozporu s principem zákazu zneužití práv či proporcionality. Navrhovaná právní úprava je i v tomto ohledu s Úmluvou v souladu.

Zásada uložení trestu jen na základě zákona (čl. 7 Úmluvy)

Podle čl. 7 Úmluvy „[n]ikdo nesmí být odsouzen za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, nebylo podle vnitrostátního nebo mezinárodního práva trestným činem. Rovněž nesmí být uložen trest přísnější, než jaký bylo možno uložit v době spáchání trestného činu. Tento článek nebrání souzení a potrestání osoby za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, bylo trestné podle obecných právních zásad uznávaných civilizovanými národy.“

Slova „trestní čin“ a „trest“ ve smyslu Úmluvy je třeba vykládat shodně jako tentýž výraz ve spojení „trestní odpovědnost“ uvedeném v čl. 6 Úmluvy (autonomní výklad těchto pojmů). Evropský soud pro lidská práva vyjádřil ve věci *Engel a další proti Nizozemsku* [rozsudek pléna, 8. 6. 1976, č. 5100/71 a další], že čl. 6 Úmluvy je možné aplikovat také na řízení o deliktech, které jsou ve vnitrostátním právním řádu označeny nikoli jako trestné činy, ale jako disciplinární delikty. Státy bezpochyby mohou činit rozdíly mezi právem trestním a právem disciplinárním, ale pouze za určitých podmínek. Úmluva jim v podstatě umožňuje, aby prohlásily za trestné jakékoli jednání, které není výkonem lidských práv a základních svobod, kterým Úmluva poskytuje ochranu. Opačná volba však již podléhá přísnějším pravidlům. Pokud by totiž státy mohly podle svého uvážení kvalifikovat některé delikty jako disciplinární spíše než trestní nebo v případě jejich souběhu dát přednost řízení disciplinárnímu před trestním stíháním, stal by se rozsah použití Úmluvy závislý na jejich suverénní vůli, což by mohlo vést k výsledkům neslučitelným s cílem a předmětem Úmluvy. Evropský soud pro lidská práva následně specifikoval kritéria, na základě kterých se rozhodl určovat, zda dané obvinění disciplinární povahy je přesto třeba považovat za „trestní“ ve smyslu čl. 6 Úmluvy. Dále uvedl, že i když státy mohou sáhnout k depenalizaci určitých deliktů a postihovat je spíše cestou správního trestání než v klasickém trestním řízení, pachatelé těchto deliktů se nemohou ocitnout v méně příznivém postavení jen z toho důvodu, že jejich případ je projednáván v jiném právním režimu než klasické trestní věci [*Grecu proti Rumunsku*, rozsudek, 30. 11. 2006, č. 75101/01].

Prvním kritériem je tedy kvalifikace deliktu ve vnitrostátním právu: pokud jde o trestný čin, je čl. 6 Úmluvy v daném případě aplikovatelný. Jde však pouze o relativní kritérium; pokud čin není ve vnitrostátním právu kvalifikován jako trestný, používá Evropský soud pro lidská práva další dvě kritéria, kterými jsou povaha deliktu a druh a stupeň závažnosti sankce.

Z judikatury vyplývá, že druhé kritérium (povaha deliktu) v sobě většinou spojuje odpovědi na dvě otázky. Zda je zájem chráněný zákonem obecný či partikulární, tedy zda je daná právní norma adresovaná všem nebo pouze určité skupině lidí se specifických postavením (např. vojákům) a zda účel sankce, která se za takový delikt ukládá, je (alespoň částečně) preventivně-represivní, anebo zda je (čistě) reparační povahy. Preventivní je přitom míněno ve smyslu odrazení od páchání trestné činnosti v budoucnu, tedy zda sankce byla uložena jako trest s cílem odradit od dalšího páchání takových činů, nikoli s cílem bezprostředně zamezit pachateli v tom, aby ve své trestné činnosti pokračoval. Případná obecnost normy vede do trestní oblasti pouze za podmínky, že účel sankce je preventivně-represivní, reparační povaha sankce nás naopak zavede mimo trestní oblast bez ohledu na obecnost normy.

Posledním, třetím kritériem je druh a stupeň závažnosti sankce, a to nikoli sankce skutečně uložené, nýbrž sankce, kterou bylo v daném případě za konkrétní delikt možné uložit.

V současné době Evropský soud pro lidská práva aplikuje tato kritéria v zásadě tak, že ukazuje-li druhé kritérium na trestní povahu deliktu, potom třetí kritérium nemá již žádnou relevanci. Naopak, pokud se delikt co do své povahy nejeví jako trestní, může závažnost uložitelné sankce ve výsledku převážit hodnocení ve prospěch trestní povahy deliktu, a tím také aplikovatelnosti čl. 6 Úmluvy. Je dále třeba poznamenat, že obecná není nutně jen norma, která se vztahuje opravdu na všechny osoby bez výjimky, ale i norma, kde skupina jejich možných porušitelů je sice nějakým způsobem omezená, avšak nejde o nějakou jasně definovanou skupinu osob se zvláštním postavením, která by podléhala nějakému souboru zvláštních (např. disciplinárních) pravidel. Obecná je tedy i norma ukládající povinnost platit daň z přidané hodnoty, jakkoli plátcem této daně není každý [Jussila proti Finsku]. Je nicméně nutno připustit, že rozlišení nemusí být vždy zcela jasné.

Čl. 6 Úmluvy je tedy ve své trestní části aplikovatelný na klasické méně závažné delikty obecné povahy, které vnitrostátní právo – zpravidla jen z důvodu jejich menší typové závažnosti – nepovažuje za trestné činy, ale za přestupky, jiné správní delikty apod. (Evropský soud pro lidská práva se aplikovatelností čl. 6 na přestupky podle zákona č. 200/1990 Sb. zabýval ve dvou rozsudcích proti Slovensku [Lauko proti Slovensku, rozsudek, 2. 9. 1998, č. 26138/95; Kadubec proti Slovensku, rozsudek, 2. 9. 1998, č. 27061/95].

Skutkové podstaty přestupků a jiných správních deliktů, které návrh zákona nově přináší, vychází v drtivé většině z přímo použitelných předpisů Evropské unie s tím, že jejich pachatelé jsou speciální subjekty (řídící letového provozu, osoba povinná hlásit události v civilním letectví, poskytovatel navigačních služeb, organizace pro výcvik řídících letového provozu, provozovatel letiště). V daných případech jde o skupinu osob se zvláštním postavením či o skupinu subjektů, která je omezená, jasně definovaná a která podléhá souboru zvláštních pravidel chování vázaných právě na vztahy, ve kterých tyto a nikoli obecné subjekty vystupují.

Odhlédneme-li od této pochybnosti a připustíme-li, že na všechny (nebo přinejmenším některé) skutkové podstaty správních deliktů lze nahlížet jako na trestné činy ve smyslu článku 7 Úmluvy, lze vyhodnotit soulad navrhované právní úpravy v této části (správní trestání) následujícím způsobem.

Článek 7 Úmluvy vyjadřuje zásadu „*nullum crimen, nulla poena sine lege*“, vyjadřující zákaz retroaktivní aplikace trestního práva v neprospěch obviněného. Podle Evropského soudu pro lidská práva se nicméně čl. 7 Úmluvy neomezuje pouze na tento zákaz, ale zahrnuje obecněji také princip, že pouze zákon může určovat, co je trestným činem,

a stanovit trest (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), a princip, podle kterého trestní právo nesmí být aplikováno extenzivním způsobem v neprospěch obviněného, zejména prostřednictvím analogie. Vyplývá z toho, že trestný čin musí být *jasně definován zákonem*. Tato podmínka je splněna, jestliže ten, komu je norma určena, může ze znění příslušného ustanovení zjistit – v případě potřeby za pomoci soudního výkladu nebo odborné porady, jaké konání nebo opomenutí konání způsobuje jeho trestní odpovědnost, tedy aby mohl předvídat, že jeho konání bylo podle znění příslušného ustanovení trestné [*Kokkinakis proti Řecku*, rozsudek, 25. 5. 1993, č. 14307/88, § 52]. Při výkladu a aplikaci čl. 7 Úmluvy je tedy třeba mít na paměti jeho prvotní účel, kterým je umožnit jednotlivci regulovat své chování [*Achour proti Francii*, rozsudek velkého senátu, 29. 3. 2006, č. 67335/01, § 52], resp. předvídat právní důsledky svých činů a přizpůsobit tomu své chování.

Z toho je patrné, že Evropský soud pro lidská práva dovodil, že čl. 7 se určitým způsobem dotýká všech čtyř aspektů obecné zásady *nullum crimen, nulla poena sine lege*. Vedle již vzpomínaného zákazu retroaktivní aplikace trestního práva v neprospěch pachatele (*nullum crimen, nulla poena sine lege praevia*) jde tedy i o zákaz extenzivního výkladu (analogie) v neprospěch pachatele (*nullum crimen, nulla poena sine lege stricta*), povinnost jasnosti a předvídatelnosti práva (*nullum crimen, nulla poena sine lege certa*) a konečně požadavek dostatečného zachycení obsahu trestněprávních norem v psaných pramenech práva (*nullum crimen, nulla poena sine lege scripta*).

Odsouzení obviněného (v tomto případě uložení sankce za přestupek nebo jiný správní delikt) je možno založit – a sankci mu uložit – za použití nejen norem obsažených v zákoně jakožto klasickém normativním aktu zákonodárního sboru, ale případně též – do určité míry – v pramenech nižší právní síly či formulovaných v judikatuře soudů. Všechny tyto prameny práva musejí splňovat určité kvalitativní požadavky, konkrétně požadavky dostupnosti a předvídatelnosti [*C. R. proti Spojenému království*, § 33]. Evropský soud pro lidská práva také v kontextu čl. 7 Úmluvy mimo jiné konstatoval, že je logickým důsledkem principu obecnosti zákonů, že jejich znění nemůže být absolutně přesné. Jedna ze standardních technik právní úpravy spočívá v použití obecných kategorií namísto vyčerpávajících výčtů. Mnohé zákony proto nutně používají více či méně nejasných formulací, aby se vyhnuly přílišné tuhosti a aby se mohly přizpůsobit měnícím se okolnostem. Výklad a aplikace takových právních textů závisí na praxi [*Cantoni proti Francii*, rozsudek velkého senátu, 15. 11. 1996, č. 17862/91, § 31]. Používání kategorií jako legislativní techniky často ponechává určité šedé zóny na okrajích jejich definice. Tyto pochyby ohledně hraničních případů samy o sobě nestačí k tomu, aby dané ustanovení učinily neslučitelným s čl. 7 Úmluvy, pokud se takové ustanovení jeví být dostatečně jasné ve velké většině případů. Rozhodovací funkce svěřená soudům slouží právě k tomu, aby rozptýlila pochybnosti, které mohou přetrvávat ohledně výkladu norem, a vzala přitom v potaz vývoj každodenní praxe. Evropský soud pro lidská práva zkoumá, zda v daném případě text zákonného ustanovení nahlížený ve světle rozhodnutí soudů, které jej vykládají, splňoval v době činu výše uvedenou podmínku, přičemž mu nepřísluší vyjadřovat se k vhodnosti legislativních technik zvolených zákonodárcem žalovaného státu, jeho role se omezuje na ověření slučitelnosti s Úmluvou. Čl. 7 Úmluvy není možno vykládat tak, jako by zakazoval postupné vyjasňování pravidel trestní odpovědnosti prostřednictvím soudního výkladu v jednotlivých případech, a to za podmínky, že výsledek bude slučitelný s podstatou daného trestného činu a rozumně předvídatelný [*C. R. proti Spojenému království*, § 34]. Shora uvedený výklad čl. 7 Úmluvy byl dále podepřen i ve věci *Custers, Deveaux a Turk proti Dánsku*. Z rozsudku v této věci vyplývá, že zákonné vymezení musí být buď natolik přesné, aby v reálné situaci mohl jednotlivec bez dalšího předvídat důsledky svého jednání, nebo musí být za tím účelem zákonné vymezení doplněno určitými ukazateli.

Skutkové podstaty přestupků a jiných správních deliktů obsažené v návrhu zákona jsou, podle názoru předkladatele, formulovány dostatečně jasně a srozumitelně, jejich obsah je v návrhu zákona dostatečně zachycen a následek porušení povinností, které zakládá naplnění příslušné skutkové podstaty správního deliktu, je dostatečně jasně předvídatelný. Povinnosti, jejichž porušení se navrhuje sankcionovat, jsou ukládány převážně speciálním subjektům pohybujících se v oblasti civilního letectví, které jsou (a musí být) dostatečně seznámeny se zněním právní úpravy obsažené v zákoně o civilním letectví na jedné straně a v příslušných přímo použitelných předpisech Evropské unie na straně druhé, což samo o sobě zvyšuje nároky na tyto subjekty co do nutnosti znát příslušné právní předpisy platné v dané oblasti. Z tohoto důvodu lze konstatovat, že navrhovaná právní úprava je v tomto smyslu s Úmluvou v souladu.

Právo na účinný právní prostředek nápravy (čl. 13 Úmluvy)

Podle čl. 13 Úmluvy musí mít každý, jehož práva a svobody přiznané Úmluvou byly porušeny, *účinné právní prostředky nápravy před národním orgánem*, i když se porušení dopustily osoby při plnění úředních povinností. Z hlediska čl. 13 Úmluvy přitom postačí, aby se každý mohl dovolávat svých práv či svobod zaručených Úmluvou co do jejich podstaty; není tedy rozhodující, pokud vnitrostátní právo z nějakého důvodu příslušnému orgánu neumožňuje aplikovat ustanovení Úmluvy přímo, jestliže může aplikovat ekvivalentní ustanovení vnitrostátního práva (např. národní katalog lidských práv a základních svobod) či jinou mezinárodní smlouvu.

Čl. 13 Úmluvy nemá – na rozdíl od drtivé většiny ostatních materiálních ustanovení Úmluvy a doplňkových protokolů – zcela samostatné postavení. Porušení tohoto ustanovení lze namítat jen ve spojení s jiným materiálním ustanovením. Jak totiž z jeho textu vyplývá, právo na účinný prostředek nápravy zaručuje jen tomu, jehož „*práva a svobody přiznané touto Úmluvou*“ byly porušeny. Tento článek má navíc zřetelnou vazbu na čl. 35 odst. 1 Úmluvy, který kromě jiného stanoví, že Evropský soud pro lidská práva se může věcí zabývat až po vyčerpání všech vnitrostátních prostředků nápravy. Evropský soud pro lidská práva dále dospěl k názoru [např. ve věci *Diallo proti České republice*, rozsudek, 23. 6. 2011, č. 20493/07], že účinné právní prostředky nápravy, které musí být vyčerpány ve smyslu čl. 35 Úmluvy a které také musí být každému k ochraně konkrétního práva chráněného Úmluvou dány, se vztahují právě k substantivnímu ustanovení, ve spojení s nímž je uplatňován čl. 13 Úmluvy.

Evropský soud pro lidská práva zpočátku byl ochoten konstatovat porušení čl. 13 Úmluvy i v případech, kdy pouze samotný zákon či jiný právní předpis (nikoli až jeho aplikace soudními nebo správními orgány) tomuto článku odporoval, později však ustoupil a konstatoval, že toto ustanovení nejde tak daleko, aby vyžadovalo prostředek nápravy umožňující napadnout v řízení před některým vnitrostátním orgánem zákony smluvních států s tvrzením, že samy o sobě jsou v rozporu s Úmluvou nebo ekvivalentními vnitrostátními normami [*James a další proti Spojenému království*, rozsudek pléna, 21. 2. 1986, č. 8793/79, § 85; *Aziz proti Kypru, Řecku, Turecku a Spojenému království*, částečné rozhodnutí, 23. 4. 2002, č. 69949/01, oddíl 4; *Krahulec proti Slovensku*, rozhodnutí, 7. 6. 2011, č. 19294/07, oddíl B; k debatě nad daným problémem srov. souhlasné stanovisko soudce Bernhardta připojené k rozsudku pléna *Abdulaziz, Cabales a Balkandali proti Spojenému království*, 28. 5. 1985, č. 9214/80, 9473/81 a 9474/81; a tři souhlasná stanoviska k čl. 13 připojená k rozsudku *James a další*]. Ze stejného důvodu Evropský soud pro lidská práva nevyžadoval prostředek nápravy proti rozhodnutí Ústavního soudu v rámci abstraktního přezkumu ústavnosti norem [viz *Wendenburg a další proti Německu*, rozhodnutí, 6. 2. 2003, č. 71630/01, oddíl 3; *Paksas proti Litvě*, rozsudek velkého senátu, 6. 1. 2011, č. 34932/04, § 114].

Čl. 13 Úmluvy vyžaduje existenci vnitrostátního prostředku, který příslušnému orgánu umožní rozhodnout o vznesené námitce porušení Úmluvy a zjednat adekvátní nápravu (účinnost prostředku nápravy). Nejde však tak daleko, aby vyžadoval určitou konkrétní podobu takového prostředku; státy mají prostor pro vlastní uvážení, jakým způsobem dostojí svým povinnostem, které na ně toto ustanovení klade [*Vilvarajah a další proti Spojenému království*, rozsudek, 30. 10. 1991, č. 13163/87 a další, § 122]. Účinnost prostředku nápravy není dále závislá na jistotě příznivého výsledku. Skutečnost, že v konkrétním případě nebyla stěžovateli na základě jinak účinného prostředku nápravy poskytnuta náprava buď vůbec, nebo nikoli v míře dostatečné na to, aby jej zbavila postavení oběti porušení daného práva či svobody zaručených Úmluvou, by neměla sama o sobě vést k závěru, že stěžovateli nebyl dán k dispozici účinný prostředek nápravy porušení daného práva [viz *Gordon-Krajcer proti Polsku*, rozsudek, 7. 7. 2009, č. 5943/07, § 32–34; *Tekiela proti Polsku*, rozsudek, 13. 1. 2009, č. 35785/07, § 33–35; *Zaremba proti Polsku*, rozhodnutí, 9. 12. 2008, č. 38019/07, oddíl B; *Śliwiński proti Polsku*, rozsudek, 5. 1. 2010, č. 40063/06, § 36]. Jinými slovy čl. 13 Úmluvy nezaručuje úspěch ve věci. Účinnost prostředku nápravy by měla být vyloučena pouze v případě existence nějakého „systémového“ nedostatku, kvůli kterému nemá naději domoci se nápravy žádný stěžovatel s obdobnou námitkou porušení Úmluvy.

Návrh zákona obsahuje procesní postupy v souvislosti vedením správního řízení (řízení o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti, řízení o uložení sankce za spáchání správního deliktu). Vedení řízení o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti v prvním stupni je svěřeno do působnosti Úřadu pro civilní letectví, k vedení řízení o správních deliktech je dána působnost § 94 odst. 6 zákona. Návrh zákona nevylučuje v uvedených správních řízeních využití standardních opravných prostředků v mezích správního řádu, které umožňují nápravu případných pochybení. K ochraně práv chráněných Úmluvou lze využít rovněž žalobu ve správním soudnictví, případně ústavní stížnost. Tyto prostředky splňují podle předkladatele plně atributy účinných právních prostředků ve smyslu čl. 13 Úmluvy a navrhovaná právní úprava je v tomto smyslu s Úmluvou v souladu.

D. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s právem Evropské unie

Na navrhovanou právní úpravu se vztahují níže uvedené sekundární akty práva Evropské unie:

- 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 (EU) č. 598/2014 ze dne 16. dubna 2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES (přímo použitelné ode dne 13. června 2016),
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 (přímo použitelné ode dne 15. listopadu 2015), a
- nařízení Komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se průkazů způsobilosti a osvědčení řídicích letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008,

kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 805/2011 (přímo použitelné ode dne 30. června 2015).

Předkládaný návrh je v souladu s primárním právem Evropské unie, výše uvedenými sekundárními právními akty Evropské unie i 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.

E. Charakteristika specifických dopadů

E.1 Dopady na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty

Dopady na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty jsou podrobněji vyčísleny v kapitole 3, přičemž se budou dotýkat rozpočtové kapitoly Ministerstva dopravy.

E.2 Dopady na mezinárodní konkurenceschopnost České republiky

Dopady na mezinárodní konkurenceschopnost České republiky se z hlediska předkládaného návrhu nepředpokládají.

E.3 Dopady na podnikatelské prostředí

Dopady na podnikatelské prostředí budou z hlediska předkládaného návrhu naprosto minimální. Adaptační opatření k nařízení o snižování hluku na letištích Unie se dotýkají pouze provozovatele letiště Václava Havla Praha, přičemž jsou takřka totožné se stávající právní úpravou, která je obsažena v platném znění zákona a vyplývá z transpozice bývalé směrnice. Nedojde tedy ke změně zátěže na straně podnikatelského prostředí. Ani v oblasti adaptace nařízení č. 376/2014 nejsou identifikovány negativní dopady na podnikatelské prostředí. V praxi dojde pouze k drobné zvýšení administrativní zátěže pro jednotlivé provozovatele letadel a piloty v kategorii malého létání (všeobecného), protože povinnosti v oblasti poskytovatelů leteckých činností u letecké dopravy či leteckých prací zůstávají nezměněny.

E.4 Dopady na územní samosprávné celky (kraje, obce)

Dopady na územní samosprávné celky (obce, kraje) z hlediska předkládaného návrhu, se nepředpokládají.

E.5 Sociální dopady

Dopady na oblast sociální se z hlediska předkládaného návrhu nepředpokládají.

E.6 Dopady na spotřebitele

Dopady na spotřebitele se z hlediska předkládaného návrhu nepředpokládají.

E.7 Dopady na životní prostředí

Dopady na životní prostředí se z hlediska předkládaného návrhu nepředpokládají.

E.8 Dopady ve vztahu k zákazu diskriminace

Dopady ve vztahu k zákazu diskriminace se z hlediska předkládaného návrhu nepředpokládají. Návrh zákona nemá bezprostřední, ani sekundární dopady na rovné postavení mužů a žen a nevede k diskriminaci, neboť nijak nerozlišuje ani nezvýhodňuje jedno pohlaví na úkor druhého a nestanoví pro něj odlišné podmínky.

E.9 Dopady na výkon státní statistické služby

Dopady na výkon státní statistické služby se z hlediska předkládaného návrhu nepředpokládají.

E.10 Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

Dopady navrhované právní úpravy ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů se nepředpokládají.

E.11 Zhodnocení korupčních rizik

I. Naplnění kritérií navrhované právní úpravy ve vztahu ke korupčním rizikům

1. Přiměřenost

Návrh využívá stávajících konceptů a procesů, které již v českém právním řádu existují, které se osvědčily a u nichž je míra korupčních rizik v přijatelných mezích. Návrh se dotýká pouze vztahů (a subjektů) regulovaných stávající právní úpravou a těmto subjektům poskytuje již známé prostředky k ochraně. Navázáním na existující právní předpisy navrhovaná právní úprava sleduje dodržení principu vnitřní souvislosti právní úpravy a právní jistoty adresáta.

Navrhovaná právní úprava počítá s tím, že Úřadu pro civilní letectví, Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod a Ministerstvu dopravy přibudou, případně se změní, stávající okruh působností.

V návaznosti na povinnost uloženou státům v nařízení č. 376/2014 je Ústav určen jako příslušný orgán a kontaktní místo podle tohoto nařízení. Tato jeho úloha je pouze pokračováním jeho úlohy stávající, kdy je orgánem zodpovědným za shromažďování informací o událostech v civilním letectví a plní další související úkoly podle stávající právní úpravy. Ústavu není svěřována jiná pravomoc než ta, která je předvídaná v přímo použitelném předpisu Evropské unie.

V návaznosti na provedení nařízení č. 598/2004 dochází k určení Úřadu orgánem příslušným rozhodovat o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích. V současné době je tímto orgánem Ministerstvo dopravy. Navrhovanou změnou se umožní účastníkům tohoto řízení využívat možnosti podat řádný opravný prostředek k Ministerstvu dopravy, což vyžaduje i čl. 4 tohoto prováděného nařízení.

Ani v jednom z těchto případů nejde o změnu neúměrnou a ani v jednom případě se netvoří kompetence nová, taková, kterou by náš právní řád ještě neznal.

2. Efektivita

Navrhovaná právní úprava je dostatečně určitá a předpokládá, že veřejná správa bude schopna kontrolovat a vynucovat dodržování dané regulace.

3. Odpovědnost

Z návrhu je zřejmé, který orgán bude v dané věci rozhodovat.

Ministerstvo podle § 88 odst. 1 písm. r) předává Evropské komisi zprávu o uplatňování přístupu spravedlivého posouzení podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího hlášení událostí v civilním letectví.

Úřad podle § 89 odst. 2

- písm. u) vydává, mění a zrušuje rozhodnutí o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti a plní další úkoly příslušného orgánu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie, upravujícího pravidla a postupy pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích,
- písm. v) dohlíží na plnění povinností zaměstnavatelů a organizací při uplatňování přístupu spravedlivého posouzení podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího hlášení událostí v civilním letectví,
- písm. w) je příslušným úřadem pro osvědčování osob a organizací a vykonávání dohledu nad nimi podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího společná pravidla v oblasti civilního letectví.

Úřad pro civilní letectví je úřadem s celostátní působností, podřízeným Ministerstvu dopravy. Ministerstvo dopravy Úřad účinně metodicky vede a kontroluje jeho činnost v souladu s příslušnými právními předpisy (viz např. § 3 odst. 1 zákona o civilním letectví). Agenda civilního letectví není tak rozsáhlá, aby ji bylo nutné dělit a decentralizovat. Agenda je tak dlouhodobě dělena pouze mezi Úřad, Ústav a Ministerstvo dopravy. Doplnění kompetencí, ke kterým dochází prostřednictvím navrhované právní úpravy, je v souladu s celkovou koncepcí rozdělení pravomocí na úseku státní správy civilního letectví.

4. Opravné prostředky

Všechna řízení v navrhované správní úpravě jsou navázána na správní řád s tím, že případné odchylky jsou jasně identifikovány. Správní řád a další právní předpisy poskytují nástroje pro účinnou obranu proti nesprávnému postupu orgánu veřejné správy napříč nejrozličnějšími oblastmi právní úpravy. Civilní letectví není výjimkou. Zvláštní nástroje nejsou nastaveny. Z toho vyplývá i možnost podávat řádné a mimořádné opravné prostředky tak, jak je předvídají obecné právní předpisy, na které je navrhovaná právní úprava navázána.

V případě implementace nařízení č. 598/2014 se řízení o zavedení provozních omezení navazuje na pravidla pro řízení s velkým počtem účastníků podle § 144 správního řádu. Proti rozhodnutí Úřadu na prvním stupni je možné se odvolat k Ministerstvu dopravy.

5. Kontrolní mechanismy

Navrhovaná právní úprava dostatečně konkrétně a srozumitelně nastavuje systém odpovědnosti jednotlivých účastníků, včetně příslušných sankcí.

Vzhledem k tomu, co již bylo výše řečeno o navázání navrhované právní úpravy na systém správního řádu a vztahů nadřízenosti a podřízenosti Úřadu a Ministerstva dopravy, jsou zaváděné změny součástí již prokazatelně existujícího systému kontroly (viz zákon č. 255/2012 Sb., kontrolní řád, ve znění pozdějších předpisů) a přezkumu.

II. Specifické podmínky vyplývající z charakteru korupčních příležitostí v oblastech upravených předpisem

Rozhodnutí o zavedení provozních omezení

Řízení o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti je procesně navázáno na řízení s velkým počtem účastníků podle správního řádu. Tento proces však musí být v souladu s požadavky přímo použitelného předpisu Evropské unie, který je tímto prováděn. Fakticky tato úprava dopadá na jediné letiště, a to na Letiště Václava Havla v Praze. Na prvním stupni rozhoduje Úřad. O odvoláních proti rozhodnutí Úřadu rozhoduje Ministerstvo dopravy. Tato rozhodnutí podléhají soudnímu přezkumu. Tato úprava navazuje na již existující úpravu, která je transpozicí směrnice, která je implementovaným nařízením rušena. Řízení o zavedení provozních omezení ještě nebylo nikdy zahájeno, a protože i samo nařízení předpokládá, že zavedení provozních omezení je až poslední volbou při řešení problému s hlukem na letišti. Co je podkladem pro rozhodnutí vymezuje adaptované nařízení. Toto nařízení je mj. provedeno i tak, že dává provozovateli letiště prostor pro hodnocení situace na jím provozovaném letišti a pro navrhování opatření, která se mu jeví jako nejúčinnější. Tato zpráva je pak pro Úřad zásadním podkladem pro hodnocení, zda na letišti dochází k dlouhodobému překračování hygienických limitů a zda je třeba zjištěnou situaci řešit prostřednictvím zavedení provozních omezení, nebo ne.

III. Transparentnost a otevřená data

Navrhovaná právní úprava nemá žádný vliv na dostupnost informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.

IV. Dobrá praxe

Navrhovaná právní úprava využívá již existující postupy vyplývající ze správního řádu. Navrhovaná právní úprava dále staví na již existujících vztazích správní nadřízenosti a podřízenosti mezi jednotlivými správními úřady. Sankce za přestupky a správní delikty, které jsou zaváděny, jsou doplňovány do již existujícího systému sankcí a jsou odstupňovány podle závažnosti přestupku nebo správního deliktu. Je tedy třeba shrnout, že se shoduje se známou dobrou praxí a neobsahuje procesy ani sankce, které by se nejevily přiměřené ve srovnání se stávající legislativou.

Zvláštní část

Část první – změna zákona o civilním letectví

K bodu 1 a 2 (§ 1 – Poznámky pod čarou)

Úprava referenčního odkazu (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. V poznámce pod čarou č. 1 se zrušuje 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, a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví. Vzhledem k tomu, že tyto unijní předpisy byly zrušeny a nahrazeny přímo použitelnými předpisy Evropské unie, doplňují se tyto přímo použitelné předpisy (nařízení) do poznámky pod čarou č. 1a. Jde o nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 ze dne 16. dubna 2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES, a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007. Dále dochází v referenčním odkazu ke zrušení 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, a jeho nahrazení nařízením Komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se průkazů způsobilosti a osvědčení řídicích letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 805/2011.

K bodu 3 (§ 2 odst. 9)

V reakci na nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 (dále jen „nařízení č. 376/2014“) dochází v zákoně o civilním letectví ke zrušení definice události, neboť tuto definici obsahuje přímo použitelný předpis ve svém článku 2.

Uvedené nařízení ruší úpravu obsaženou ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví, jejíž transpozice byla provedena prostřednictvím právní úpravy obsažené v ustanovení § 55d zákona o civilním letectví.

K bodu 4 (změna poznámky pod čarou č. 16)

Návrh zákona provádí nařízení komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se průkazů způsobilosti a osvědčení řídicích letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 a kterým se zrušuje nařízení

Komise (EU) č. 805/2011. Uvedené nařízení zrušilo původní nařízení Komise (EU) č. 805/2001-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. Z tohoto důvodu je třeba odpovídajícím způsobem upravit obsah stávajících poznámek pod čarou 16 a 28, které odkazují na již zmíněné zrušené nařízení. Úprava poznámky pod čarou č. 28 je provedena novelizačním bodem 37 (ustanovení § 92b odst. 1 písmeno a)).

K bodu 5 (§ 36)

Dochází ke zrušení ustanovení, které obsahuje výčet druhů staveb sloužících k zajištění leteckého provozu mimo prostor letiště. Podle ustanovení § 36 odst. 1 písm. c) je leteckou stavbou stavba sloužící k zajištění leteckého provozu. Letecké stavby zahrnují jak letecké stavby v prostoru letiště, tak stavby mimo tento prostor. Vedle nesprávného slovního spojení „letový provoz“, který zůstal v zákoně (ustanovení § 36 odst. 2) obsažen v důsledku jedné z dřívějších nekoncepčních novel, není nutné, aby zákon uváděl výčet leteckých staveb mimo prostor letiště, když neuvádí obdobný výčet, pokud jde o letecké stavby nacházející se v prostoru letiště. Jde z tohoto hlediska o nesystematické ustanovení, jehož zachování nemá věcné opodstatnění. Vzhledem k opuštění definice letiště není vhodné vázat leteckou stavbu nebo letecké zařízení na prostor letiště. Radiolokační, radionavigační a další stavby uvedené ve zrušovaném odstavci § 36 jsou „stavbami sloužícími k zajištění leteckého provozu“ bez ohledu na své umístění. Totéž platí o dalších stavbách ve stávajícím výčtu neuvedených (např. hangáry a terminály).

K bodu 6 a 7 (§ 37 odst. 2 a 4)

V zájmu zajištění terminologické jednotnosti § 37 odst. 2 písm. b) a § 37 odst. 4 se navrhuje upravit znění § 37 odst. 2 písm. b), ve kterém se slovo „pozemních“ navrhuje nahradit slovem „zabezpečovacích“.

V návaznosti na projednání návrhu zákona v meziresortním připomínkovém řízení a k připomínce Ministerstva obrany dochází k úpravě kategorizace ochranných pásem leteckých zabezpečovacích zařízení.

K bodu 8 (§ 42a a 42b)

Právní úprava obsažená v ustanoveních § 42a a § 42b byla do zákona o civilním letectví doplněna v souvislosti s transpozicí směrnice č. 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Společenství. Tato směrnice byla zrušena a nahrazena přímo použitelným předpisem Evropské unie, jímž je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 ze dne 16. dubna 2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES (dále jen „nařízení č. 598/2014“). Změny v uvedených ustanoveních jsou odpovídajícím adaptačním opatřením vůči tomuto nařízení.

Podle článku 5 shora uvedeného nařízení členské státy zajistí, aby byla hluková situace na jednotlivých letištích hodnocena podle směrnice 2002/49/ES a dále aby byl přijat vyvážený přístup k regulaci hluku z letadel na letištích, kde byl identifikován problém s hlukem. Za tím účelem zajistí, aby

- a) byl pro dané letiště vymezen cíl týkající se snížení hluku, v případě potřeby s přihlédnutím k článku 8 a příloze V směrnice 2002/49/ES;
- b) byla určena možná opatření ke zmírnění dopadu hluku;
- c) byla důkladně zhodnocena pravděpodobná nákladová efektivita opatření ke snížení hluku;
- d) byla zvolena opatření zohledňující veřejný zájem v oblasti letecké dopravy, pokud jde o vyhlídky budoucího rozvoje letišť, bez negativního dopadu na bezpečnost;
- e) byly ohledně zamýšlených opatření transparentním způsobem konzultovány zúčastněné strany;
- f) byla přijímána příslušná opatření a byly o nich k dispozici dostatečné informace;
- g) byla prováděna příslušná opatření a
- h) bylo zajištěno řešení sporů.

Shora uvedená povinnost členských států zajistit nařízením č. 598/2014 stanovené požadavky, je (vedle zákona o civilním letectví) naplněna především v obecné právní úpravě, a to především zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně veřejného zdraví“), a jeho prováděcími právními předpisy.

Podle zákona o ochraně veřejného zdraví Ministerstvo zdravotnictví pořizuje, a dojde-li k podstatnému vývoji, který významně ovlivňuje stávající hlukovou situaci, aktualizuje, nejdéle však jednou za 5 let, *strategické hlukové mapy*, jejichž součástí jsou mezní hodnoty hlukových ukazatelů. Tyto strategické hlukové mapy zpřístupňuje veřejnosti. Ministerstvo zdravotnictví podle uvedeného zákona dále *koordinuje zpracování akčních plánů*, dále pořizuje souhrn akčního plánu na základě akčních plánů předložených krajskými úřady a Ministerstvem dopravy, jejichž součástí jsou tiché oblasti v aglomeraci vymezené krajskými úřady a tiché oblasti ve volné krajině stanovené Ministerstvem životního prostředí. Akčním plánem se rozumí plán obsahující opatření, jejichž účelem je ochrana před škodlivými a obtěžujícími účinky hluku, včetně snížení hluku.

Podle § 81 zákona o ochraně veřejného zdraví Ministerstvo dopravy v oblasti hodnocení a snižování hluku z hlediska dlouhodobého průměrného hlukového zatížení životního prostředí předává *pro účely pořízení strategických hlukových map Ministerstvu zdravotnictví údaje o dopravě* na

- a) hlavních pozemních komunikací, jimiž se rozumí pozemní komunikace, po nichž projede více než 3 000 000 vozidel za rok, a jejichž vlastníkem je stát,
- b) hlavních železničních tratích, jimiž se rozumí železniční tratě, po nichž projede více než 30 000 vlaků za rok, včetně železničních tratí ležících na území aglomerací,
- c) hlavních letišť, jimiž se rozumí civilní letiště, která mají více než 50 000 vzletů a přistání za rok, s výjimkou vzletů a přistání lehkých letadel pro cvičné účely, včetně letišť ležících na území aglomerací.

Ministerstvo dopravy dále podle údajů ze strategických hlukových map vypracovaných Ministerstvem zdravotnictví pořizuje vždy nejdéle do jednoho roku ode dne předání strategických hlukových map *akční plány* pro hlavní pozemní komunikace, hlavní železniční tratě a *hlavní letiště*. Při zpracování a aktualizaci akčních plánů zpřístupňuje návrh akčního plánu veřejnosti, ke kterému má každý právo vyjádřit se do 45 dnů od data jeho zveřejnění, zveřejňuje způsob vyhodnocení podnětů a stanovisek k návrhu akčního plánu a zveřejňuje akční plán, který předkládá Ministerstvu zdravotnictví zvlášť pro hlavní pozemní komunikace, hlavní železnice a hlavní letiště, informuje veřejnost o opatřeních přijatých v rámci akčních plánů, a spolupracuje s příslušnými orgány sousedních členských států Evropské unie při tvorbě akčních plánů v příhraničních oblastech.

Podle vyhlášky č. 523/2006 Sb., kterou se stanoví mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet, základní požadavky na obsah strategických hlukových map

a akčních plánů a podmínky účasti veřejnosti na jejich přípravě (vyhláška o hlukovém mapování), Ministerstvo dopravy a krajské úřady zpřístupňují návrhy akčních plánů a pořízené akční plány v listinné podobě v místě svého sídla, v elektronické podobě na své internetové adrese.

Podle ustanovení § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví je provozovatel letiště povinen technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby. Podle § 31 odst. 2 a 4 tohoto zákona při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Opatření obecné povahy ke zřízení ochranného hlukového pásma vydá Úřad pro civilní letectví v dohodě s krajskou hygienickou stanicí. U bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb umístěných v ochranném hlukovém pásmu je provozovatel letiště na základě odborného posudku vypracovaného na jeho náklad povinen postupně provést nebo zajistit provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly alespoň uvnitř staveb hygienické limity hluku dodrženy. U staveb uvedených ve větě první, ve kterých by podle odborného posudku protihluková opatření nezajistila dodržování hygienických limitů, může příslušný správní úřad zahájit řízení o změně v užívání stavby nebo o jejím odstranění.

Za nesplnění povinnosti uvedené v § 31 odst. 2 nebo 4 stanoví zákon o ochraně veřejného zdraví příslušné sankce (viz § 92g odst. 1, 3 a 8).

Shora uvedenou obecnou právní úpravu v oblasti ochrany zdraví proti hluku pak doplňuje speciální úprava obsažená v zákoně o civilním letectví, která upravuje postup pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti, ale která by však měla nastoupit v rámci zajištění vyváženého přístupu (článek 2 odstavce 3 nařízení 598/2014) až v okamžiku, kdy veškeré uvedené instituty dané obecnou právní úpravou nepřinesou potřebný výsledek.

K § 42a

Podkladem pro rozhodnutí o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti bude stejně, jak je tomu na základě stávající právní úpravy, zpráva o hlukové situaci na letišti (dále jen „zpráva o hlukové situaci“), kterou zpracovává provozovatel letiště. Pro provozovatele letiště je stanovena povinnost zpracovat zprávu o hlukové situaci za každý kalendářní rok (hodnocené období), přičemž tuto zprávu je povinen zaslat Úřadu do 31. března roku následujícího po skončení kalendářního roku, jehož se zpráva o hlukové situaci týká. Zpráva o hlukové situaci musí obsahovat údaje o provozu a hlukové situaci na letišti a o zavedených a zamýšlených opatřeních ke snížení hluku a zhodnocení jejich dopadů (pravidelná zpráva o hlukové situaci na letišti). Pravidelné odevzdávání zprávy o hlukové situaci na letišti je potřebné mimo jiné i proto, že je třeba posoudit, zda v daném roce byly překročeny hygienické limity hluku na letišti či nikoli, a zda je tedy splněna podmínka vzniku zákonné povinnosti zpracovat a zaslat doplnění zprávy o hlukové situaci za toto odpovídající období.

Vyplyne-li totiž z provozovatelem zasláných zpráv, že po dobu dvou po sobě jdoucích kalendářních let byly překračovány hygienické limity hluku stanovené zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, resp. na něj navazujícími nařízeními vlády, bude provozovatel letiště

povinen doplnit zprávu o další údaje. Těmito údaji jsou údaje o odhadovaném počtu osob vystavených hluku za předcházející dva kalendářní roky, plánovaném rozvoji letiště, předpokládaném vývoji hlukové situace na letišti, možnostech zavedení nových opatření ke snížení hluku a zhodnocení jejich dopadů (rozšíření zprávy o hlukové situaci na letišti). Lhůta pro doplnění zprávy o hlukové situaci provozovatelem letiště je stanovena do konce kalendářního roku, ve kterém zaslal (pravidelnou) zprávu o hlukové situaci Úřadu.

Odevzdání tohoto doplnění zprávy o hlukové situaci nemá vliv na povinnost odevzdávat každý rok k 31. březnu pravidelnou zprávu o hlukové situaci. I v případě, že provozovatel za splnění stanovených podmínek bude zpracovávat a odevzdávat k 31. prosinci doplnění zprávy o hlukové situaci, bude povinen v řádném termínu (31. března následujícího kalendářního roku) zaslat Úřadu (pravidelnou) zprávu o hlukové situaci za další (pravidelné) hodnocené období.

Údaje obsažené ve zprávě o hlukové situaci a v jejím doplnění stanoví prováděcí právní předpis, přičemž zákon bude obsahovat náležité zmocnění pro jeho vydání.

Zpracování zprávy o hlukové situaci na letišti vyžaduje celou řadu podkladů. Pro provozovatele je nutno zajistit zejména výpočet hlukových kontur ve stanovených ukazatelích, přičemž postup pro získání potřebných informací a zpracování zprávy vyžaduje určitý časový prostor.

Nejsou-li hygienické limity na daném letišti překračovány po určité delší časové období (navrhuje se období dvou po sobě jdoucích kalendářních let), jde-li tedy o krátkodobé překračování těchto limitů, např. v jednom roce, přičemž v roce následujícím již k překračování těchto limitů nedochází, není třeba provozovateli letiště ukládat povinnost doplňovat zprávu o hlukové situaci o další údaje (o počtu osob vystavených hluku za předcházející dva kalendářní roky, údaje o plánovaném rozvoji letiště a předpokládaném vývoji hlukové situace či o možnostech zavedení nových opatření ke snížení hluku a zhodnocení jejich dopadů). Tyto další údaje nejsou totiž v případě, že na daném letišti sice došlo přechodně k problému s hlukem, ovšem tyto problémy se podařilo vyřešit, z hlediska posouzení správního orgánu o tom, zda zahájit řízení o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti, relevantní, a uložení takové povinnosti by v takovém případě znamenalo pro provozovatele letiště nadměrnou a zbytečnou zátěž. Z tohoto důvodu je stanoveno, že rozšíření zprávy o hlukové situaci na letišti bude provozovatel letiště povinen předložit pouze v případě, kdy tyto hygienické limity budou překračovány po období dvou po sobě následujících let. V takovém případě musí být údaje o hlukových konturách za hodnocené období postoupit Českému statickému úřadu, který disponuje informacemi o počtech obyvatel na daném území a který na základě postoupeného materiálu sdělí počty obyvatel v jednotlivých zónách. Ty jsou pak nezbytným údajem pro zpracování rozšířené zprávy o hlukové situaci na letišti, která pracuje s počty osob ovlivněných hlukem z letadel. Dalšími podklady o provozu, provozních opatřeních a omezeních na letišti atd. disponuje provozovatel letiště. Dále je třeba podrobit posouzení vliv rozvoje letiště na hlukovou situaci letiště ve vazbě na podmínky rozvoje stanovené v rámci dokumentace posuzování vlivů záměrů na životní prostředí.

Všechny zmíněné podklady je nezbytné zpracovat, posoudit a vyhodnotit. Vznikne-li na základě uvedeného posouzení potřeba navrhnout a posoudit nová provozní omezení v souladu s přílohou č. 1 nařízení č. 598/2014, vyžádá si tento proces, který ve své podstatě může být složitější než samotné posouzení hlukové situace na letišti, adekvátní dobu. Navrhované lhůty pro odevzdání pravidelné zprávy o hlukové situaci na letišti a pro doplnění této zprávy o další údaje v případě dlouhodobého překračování hygienických limitů tyto okolnosti bere v úvahu a rovněž odpovídá délce hodnoceného období. Pro úplnost lze uvést,

že lhůty v obdobných procesech, jakými jsou zpracování strategických hlukových map a následné zpracování akčních plánů, jsou stanoveny v délce 12 měsíců pro každý proces.

K § 42b

Působnost k rozhodování o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích, na která se vztahuje nařízení č. 598/2014, se oproti stávající právní úpravě svěřuje Úřadu. Důvod pro převedení této agendy z Ministerstva dopravy na Úřad je článek 4 odst. 1 nařízení, který požaduje, aby členské státy zajistily právo na podání opravného prostředku proti přijatým provozním opatřením ke snížení hluku. O opravném prostředku proti rozhodnutí Úřadu (jakožto orgánu prvního stupně) o zavedení provozních omezení ke snížení hluku bude rozhodovat Ministerstvo dopravy. Dalším důvodem pro převedení této agendy je skutečnost, že Úřad podle stávající právní úpravy v současné době rozhoduje o zřízení hlukových ochranných pásem v souladu s ustanovením § 37 zákona o civilním letectví. Úřad bude o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti rozhodovat z moci úřední.

Letiště, na která se nařízení č. 598/2014 vztahuje, vymezuje toto nařízení jakožto přímo použitelný předpis Evropské unie a zákon sám toto vymezení letišť již nadále neobsahuje. Podle článku 2 odst. 2 uvedeného nařízení jde o letiště s více než 50 000 pohyby civilních letadel za kalendářní rok na základě průměrného počtu pohybů za poslední tři kalendářní roky před posouzením hluku. Z uvedené definice vyplývá, že nařízení dopadá v České republice na jediné letiště, kterým je Letiště Václava Havla. Toto letiště se přitom stane letištěm, kde byl identifikován problém s hlukem ve smyslu uvedeného nařízení letiště v případě, pokud ze zprávy, kterou je jeho provozovatel povinen zpracovat za každý kalendářní rok podle § 42a odst. 1 navrhované právní úpravy, vyplyne, že na tomto letišti byly překračovány hygienické limity.

Zákon o civilním letectví bude upravovat speciální postup řízení v návaznosti na úpravu obsaženou v nařízení č. 598/2014, konkrétní procesní postup Úřadu před vydáním rozhodnutí vychází z úpravy obsažené v tomto nařízení. Účastníky řízení o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti budou pouze zúčastněné strany ve smyslu článku 6 odst. 2 písm. d) tohoto nařízení, s výjimkou místních obyvatel, jejich zástupců a příslušných místních orgánů.

Provozovatel letiště je povinen zpracovat zprávu o hlukové situaci na letišti za každý kalendářní rok. Zpracovanou zprávu je pak povinen zaslat Úřadu do konce března následujícího kalendářního roku. Vyplyne-li ze dvou po sobě následujících zpráv, že v posuzovaných obdobích (dvou po sobě následujících let) na letišti docházelo k překračování hygienických limitů, je provozovatel letiště povinen doplnit zprávu o hlukové situaci o zákonem stanovené údaje, a to do konce kalendářního roku, v němž zaslal zprávu o hlukové situaci na letišti Úřadu. Úřad následně zaslané doplnění zprávy, jakož i (pravidelné) zprávy za dva poslední po sobě následující léta vyhodnotí, přičemž nazná-li, že jsou splněny podmínky pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na daném letišti, zahájí řízení. Z uvedeného vyplývá, že Úřad bude schopen vyhodnotit to, zda jsou splněny podmínky pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na daném letišti nejdříve po doplnění zprávy o hlukové situaci a bude-li z tohoto doplnění zprávy o hlukové situaci a případně z ostatních zjištění provedených v již zahájeném řízení zřejmé, že jiná náprava tohoto stavu není možná (princip vyváženého přístupu ve smyslu článku 2 odst. 3 nařízení). Z tohoto důvodu je v ustanovení § 42b stanovena doba tří po sobě jdoucích kalendářních let, která bude relevantní z hlediska rozhodnutí o tom, zda provozní omezení ke snížení hluku na daném letišti budou zavedena či nikoliv.

S ohledem na povahu zúčastněných osob ve smyslu článku 6 odst. 2 písm. d) nařízení, které budou účastníky řízení, uvědomí Úřad o zahájení řízení tyto účastníky veřejnou vyhláškou. Řízení bude zahájeno uplynutím lhůty stanovené ve veřejné vyhlášce, přičemž tato lhůta nesmí být kratší než 15 dnů ode dne jejího vyvěšení na úřední desce. Ze stejného důvodu budou písemnosti účastníkům, s výjimkou provozovatele letiště, doručovány veřejnou vyhláškou. Před vydáním rozhodnutí zveřejní Úřad na úřední desce koncept výrokové části a odůvodnění rozhodnutí s uvedením, v jaké lhůtě, kde a jakým způsobem mohou účastníci řízení proti tomuto konceptu podávat námitky a navrhopvat doplnění řízení. Místní obyvatelé, jejich zástupci a příslušné místní orgány budou moci ke zveřejněnému konceptu výrokové části rozhodnutí o zavedení provozních omezení podávat připomínky. Tento postup vychází z článku 6 odst. 2 písm. d) nařízení č. 598/2014, který požaduje, aby příslušný orgán zajistil provedení otevřených a transparentních konzultací se zúčastněnými stranami, a to nejméně tři měsíce před vydáním rozhodnutí o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti. Zúčastněnými stranami ve smyslu uvedeného článku nařízení jsou:

- místní obyvatelé žijící v blízkosti letišť, kteří jsou zasaženi hlukem nebo jejich zástupci a příslušné místní orgány,
- představitelé místních podniků se sídlem v blízkosti letišť, jejichž činnost je ovlivněna leteckou dopravou a provozem letiště,
- příslušní provozovatelé letišť,
- představitelé provozovatelů letadel, kteří mohou být dotčeni opatřeními ke snížení hluku,
- příslušní poskytovatelé letových navigačních služeb,
- manažer struktury vzdušného prostoru ve smyslu nařízení Komise (EU) č. 677/2011,
- případně určený koordinátor letištních časů.

Po provedení konzultací, tedy po vyhodnocení námitek a připomínek uplatněných ke konceptu výrokové části a odůvodnění rozhodnutí Úřad upravený koncept opětovně zveřejní na úřední desce a zašle jej v souladu s článkem 8 odst. 3 nařízení č. 598/2014 příslušným orgánům členských států Evropské unie a Evropské komisi. Evropská komise pak v souladu s uvedeným článkem může ve lhůtě tří měsíců návrh provozních omezení ke snížení hluku přezkoumat. Okamžik vydání rozhodnutí o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti je dále vázáno lhůtami uvedenými v článku 8 odst. 1 nařízení č. 598/2014. Úřad v rozhodnutí uvede den, od kterého mají být provozní omezení ke snížení hluku na letišti zavedena.

Zákon dále výslovně stanoví, že vyžádá-li si to nebo umožní-li to hluková situace na letišti, Úřad rozhodnutí o zavedení omezení ke snížení hluku změní nebo zruší.

Stávající právní úprava obsažená v ustanovení § 42b odst. 5 a 6 týkající se provozních omezení letadel téměř vyhovujících předpisům ve smyslu nařízení č. 598/2014, tedy určených letadel podle uvedených ustanovení zákona o civilním letectví, je plně nahrazena úpravou obsaženou v článku 8 odst. 4 nařízení č. 598/2014 a z tohoto důvodu je ze zákona o civilním letectví vypuštěna bez náhrady (derogační adaptační opatření).

K bodu 9 (§ 55a odst. 1 písm. b))

V návaznosti na nařízení č. 376/2014 dochází k úpravě ustanovení obsahujícího vymezení působnosti (rozšíření působnosti) Ústavu, jde-li o působnost příslušného orgánu v oblasti shromažďování, zpracovávání, vyhodnocování a uchovávání údajů o hlášených událostech.

Ústav podle ustanovení § 55a odst. 1 stávající právní úpravy

- a) zjišťuje příčiny leteckých nehod a vážných incidentů (v tomto případě postupuje podle nařízení č. 996/2010). V souladu s čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 996/2010 Ústav povinně zjišťuje 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 zjišťuje za předpokladu, že z nich chce vyvodit bezpečnostní ponaučení;
- b) zjišťuje příčiny jiných než vážných incidentů (vzhledem k tomu, že šetření příčin jiných než vážných incidentů nespadá do působnosti nařízení č. 996/2010, postupuje v tomto případě Ústav podle národní úpravy, kterou je právní úprava obsažená v ustanovení §55b zákona o civilním letectví);
- c) shromažďuje, zpracovává, vyhodnocuje a uchovává údaje o hlášených událostech.

Navrhuje se nově stanovit vymezení působnosti obsažené v ustanovení § 55a odst. 1 písm. b) tak, aby bylo zřejmé, že Ústav plní úkoly příslušného orgánu, včetně úkolů kontaktního místa a zveřejňování bezpečnostní zprávy podle nařízení č. 376/2014.

K bodu 10 (§ 55d)

Vhledem k nové úpravě hlášení událostí v přímo použitelném předpisu Evropské unie upravujícím hlášení událostí v civilním letectví, kterým je nařízení č. 376/2014, a které obsahuje komplexní úpravu hlášení událostí včetně stanovení okruhu povinných osob pro podávání hlášení o událostech, lhůt pro podávání těchto hlášení a postupu Ústavu coby příslušného orgánu členského státu ve smyslu tohoto nařízení, spočívá adaptační opatření ve zrušení celého stávajícího znění ustanovení § 55d.

K bodu 11 (§ 58 odst. 1)

Dochází k úpravě chybného odkazu v poznámce pod čarou. Poznámka pod čarou č. 5i obsahuje odkaz na nařízení Rady (EHS) č. 2407/1992 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům, které je neplatné. Toto nařízení bylo zrušeno a nahrazeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství. Odkaz na nařízení č. 1008/2008 se již v zákoně o civilním letectví objevuje, a to v poznámce pod čarou č. 20. Vzhledem k tomu, že zákon v ustanovení § 58 odst. 1 písm. c) přímo odkazuje na povinnost prokázat splnění podmínek stanovených přímo použitelným předpisem Evropské unie, máme za to, že informační hodnota odkazu na správný předpis převažuje nad zvyklostí legislativní praxe, podle které se poznámky pod čarou samostatně nenovelizují. Ani formulace ustanovení čl. 55 odst. 5 Legislativních pravidel vlády samostatnou novelu poznámky pod čarou zcela nevylučuje.

K bodu 12 (§ 88 odst. 1 písm. c))

Vhledem k přenesení působnosti, jde-li o rozhodování o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti, z Ministerstva dopravy na Úřad, dochází v ustanovení obsahujícím rozdělení působnosti mezi jednotlivé orgány státní správy k vypuštění písmene vymezujícího působnost Ministerstva dopravy. Odpovídající působnost je pak doplněna do výčtu působnosti Úřadu obsaženého v ustanovení § 89 odst. 2 jako nové písmeno u).

Legislativně technicky je změna provedena již se zohledněním změn provedených v § 88 odst. 1 aktuálně projednávanou novelou zákona o dráhách, která již byla schválena vládou a v legislativním procesu tak předchází tuto novelu zákona o civilním letectví.

K bodu 13 (§ 88 odst. 1 písm. n))

Do ustanovení obsahujícího výčet působnosti Ministerstva dopravy se doplňuje předávání zprávy o uplatňování spravedlivého posouzení v souvislosti s povinností každého členského státu stanovenou článkem 16 odst. 13 nařízení č. 376/2014 Evropské komisi.

K bodu 14 (§ 89 odst. 2 písm. u) až w))

Vhledem k přenesení působnosti, jde-li o rozhodování o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti, z Ministerstva dopravy na Úřad, dochází v ustanovení obsahujícím rozdělení působnosti mezi jednotlivé orgány státní správy k odpovídající legislativně technické úpravě (zrušení této působnosti v ustanovení § 88 odst. 1 – působnost Ministerstva dopravy). Odpovídající působnost je pak doplněna do výčtu působnosti Úřadu obsaženého v ustanovení § 89 odst. 2 jako nové písmeno u).

Do výčtu působnosti, kterou vykonává Úřad, je dále doplněn dohled nad plněním povinností zaměstnavatelů a organizací při uplatňování přístupu spravedlivého posouzení podle nařízení č. 376/2014. Jde o provedení článku 16 odst. 9 a 12 tohoto nařízení. Podle těchto ustanovení nesmí být zaměstnanci a najatý personál, kteří podávají hlášení o události nebo kteří jsou v hlášení o události uvedeni, nijak postihováni svým zaměstnavatelem nebo organizací, jíž jsou služby poskytovány, a to na základě informací v hlášení uvedených. Každý členský stát pak musí určit subjekt odpovědný za provádění tohoto ustanovení.

Doplněním působnosti (ustanovení § 89 odst. 2 písm. w)) Úřadu k osvědčování osob a organizací podle nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, se provádí článek 11b odst. 1 uvedeného nařízení, podle kterého členské státy určí jeden nebo více subjektů, které budou v tomto členském státě plnit funkci příslušného úřadu, jemuž jsou přiděleny potřebné pravomoci a odpovědnost za osvědčování osob a organizací, na něž se vztahuje nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcí pravidla, a vykonávání dohledu nad nimi.

K bodům 15 až 39 (§ 92, § 92b, § 93, § 93b, § 94)

V zájmu provedení

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 ze dne 16. dubna 2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES,
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007, a
- nařízení Komise (ES) č. 1330/2007, a nařízení Komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se průkazů způsobilosti a osvědčení řídicích letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 805/2011

dochází k doplnění (zavedení nových) skutkových podstat, k odpovídající úpravě ustanovení obsahujících výši sankcí, které lze za konkrétní správní delikty uložit, a rovněž k odpovídající

úpravě působnosti Ministerstva dopravy, Úřadu a Ústavu pro zjišťování příčin leteckých nehod k jejich projednávání.

Legislativně technicky je změna § 94 odst. 6 provedena již se zohledněním změn provedených v tomto ustanovení aktuálně projednávanou novelou zákona o dráhách, která již byla schválena vládou a v legislativním procesu tak předchází tuto novelu zákona o civilním letectví.

Skutková podstata obsažená v ustanovení § 93 odst. 3 písm. h) bodu 9 zahrnuje se vztahuje na jednání, kterým organizace ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007, postihne svého zaměstnance nebo jinou osobu, kteří podali hlášení o události nebo kteří jsou v tomto hlášení uvedeni. Článek 16 odst. 9 uvedeného nařízení je pojat poměrně široce a zahrnuje jak pracovněprávní postih, tak i jiný soukromoprávní postih.

K bodům 40 (§ 102 odst. 1)

V souvislosti s navrhovanými změnami v zákoně o civilním letectví dochází rovněž k odpovídajícím změnám v ustanovení obsahujícím zmocnění Ministerstva dopravy k vydání prováděcího právního předpisu.

K článku II (přechodné ustanovení)

V souvislosti s novelou zákona je třeba legislativně řešit i případy, které vznikly za účinnosti staré úpravy, leč svými účinky či důsledky se budou promítat i do úpravy nové. K tomu slouží přechodná ustanovení. Návrh zákona obsahuje přechodnou právní úpravu, pokud jde o řízení o zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letišti, která budou ke dni nabytí účinnosti navrhované právní úpravy zahájena a (do tohoto dne) neukončena. Stanoví se, že taková řízení dokončí Ministerstvo dopravy.

K části druhé, článku III (změna zákona o správních poplatcích)

K bodu 1 až 3 (Položka 48)

Teoretická zkouška pro pilota letounů nebo vrtulníků a technika údržby letadel je náročnější než pro ostatní členy leteckého personálu a pro Úřad její zajištění představuje větší zátěž než je tomu v případě ostatních teoretických zkoušek. Z tohoto důvodu se navrhuje oddělit zpoplatnění teoretických zkoušek pro vydání průkazu způsobilosti vyjmenovaných členů leteckého personálu od ostatních teoretických zkoušek. Výše poplatku tak, jak je v současnosti nastavená v písmenu d), odpovídá administrativní náročnosti zajištění teoretických zkoušek pilota letounů nebo vrtulníků a technika údržby letadel, zatímco pro teoretické zkoušky ostatního leteckého personálu – a další teoretické zkoušky, včetně zkoušky z anglického jazyka – je vhodné zpoplatnit nižší sazbou podle písmene e).

Na základě stejného principu je od těchto teoretických zkoušek také vhodné oddělit teoretickou zkoušku parašutisty, pro kterou je i poplatek podle písm. e) příliš vysoký a neodpovídá náročnosti zajištění této zkoušky.

K bodu 4 (Položka 49 – úprava odkazu na poznámku pod čarou)

Dochází k nápravě legislativně technického nedopatření, k němuž došlo zřejmě při projednávání některé z předchozích novel zákona o správních poplatcích. Stávající odkaz na poznámku pod čarou č. 35a) a 35b) není naplněn žádným obsahem. Zákon o správních poplatcích ve výčtu poznámek po čarou uvedené poznámky vůbec neobsahuje. Zároveň byla identifikována potřeba uvedené odkazy příslušným odkazem naplnit. Zavádí se proto nové poznámky pod čarou č. 80 a 81 a upravuje se odpovídajícím způsobem i odkaz na tyto poznámky v položce 49.

K bodu 5 (Položka 49)

Začlenění letadel s jedním turbínovým motorem do kategorie letadel s nižším poplatkem bude lépe odrážet finanční rozložení příjmů a výdajů provozovatelů této kategorie letadel, vzhledem k tomu, že takováto letadla provozují převážně subjekty s menším finančním obratem.

K bodu 6 a 7 (Položka 50)

Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 umožňuje změnu osvědčení organizace pro výcvik leteckého personálu. Stávající úprava správních poplatků však zná pouze poplatek za vydání tohoto osvědčení. Změna osvědčení s sebou v praxi nese mj. rozsáhlou kontrolní činnost. Navrhujeme do zákona zavést správní poplatek za změnu osvědčení, a to ve výši poloviny správního poplatku za jeho vydání. Tuto sazbu považujeme za přiměřenou s ohledem na náročnosti úkonů, které jsou v souvislosti s žádostí o změnu ze strany Úřadu prováděny a které se někdy blíží náročnosti vydání nového osvědčení. Vzhledem k tomu, že mezi leteckou veřejností existují spory o to, zda lze za změnu osvědčení považovat i rozsáhlé přílohy tohoto osvědčení navrhujeme prostřednictvím poznámky k této položce doplnit toto upřesnění.

K bodu 8 (Položka 51 – Poznámka)

Ze statistik žádostí o propagační seskoky parašutistů vyplývá, že se většinou jedná o seskoky parašutistů z malokapacitního letadla (většinou tři parašutisté) jako doplnění jiných společenských akcí, jako jsou například dětské tábory, akce dobrovolných hasičů na vesnicích apod. Vždy se jedná o nekomerční činnost, kdy se od diváků za předvedení seskoků padákem nevybírání žádné vstupné. Ve většině případů si pak i náklady na seskok hradí parašutisté sami, případně za ně náklady za seskok zaplatí organizace, která danou společenskou nebo kulturní akci organizuje. Stávající právní úprava správních poplatků již obsahuje pro konání propagačních parašutistických akcí, které jsou součástí programů jiných společenských nebo kulturních akcí úlevu v podobě snížení správního poplatku na 1 500 Kč. I tak je však pro parašutistu často prakticky stejný, jako náklady na vlastní seskok. Administrativní náklady na straně Úřadu (spočívající ve schválení doskokové plochy pro přistání SLZ) jsou zanedbatelné. Proto vybírání poplatku v těchto případech nepovažujeme za adekvátní.

Výše uvedené se nevztahuje na parašutistické seskoky v rámci veřejných leteckých vystoupení, kde jsou seskoky obvykle schvalovány již jako součást programu celého vystoupení.

K bodu 9 (Položka 52)

V položce č. 52 dochází k doplnění správního poplatku za vydání povolení k poskytování služby tvorby letových postupů. Zákon o civilním letectví od účinnosti

poslední novely (1. února 2015) počítá se službou tvorby letových postupů, aniž by byl zároveň stanoven poplatek za vydání povolení k poskytování této služby do zákona o správních poplatcích. Tento nedostatek návrh zákona odstraňuje.

K bodu 10 (Položka 54)

Vydání osvědčení hlukové způsobilosti se provádí na základě Nařízení Komise (EU) č. 748/2012, které stanoví, že osvědčení hlukové způsobilosti smí být změněno pouze příslušným úřadem členského státu zápisu do rejstříku. V minulosti nebyly změny osvědčení hlukové způsobilosti příliš časté. V poslední době se však uplatňují změny v závislosti na změnách osvědčení příslušné kapitoly hladin hluku dle Přílohy č. 16 k ÚMCL, a také z důvodů změn maximálních vzletových hmotností v závislosti na letištních poplatcích a přepravě cestujících v letní a zimní sezóně. Podobně jako i dále u návrhu změny Položky 55 navrhujeme stanovit výši správního poplatku na 10%, a to ze sazby poplatku pod písmenem E.

K bodu 11 (Položka 55)

Schvalování systému technického deníku se provádí na základě bodu M.A.306 nařízení Komise (EU) č. 1321/2014, které stanoví, že systém technického deníku a každá jeho následná změna má být schválena příslušným úřadem. Při zavádění správního poplatku za schválení systému technického deníku došlo k opomenutí a poplatek za změnu systému technického deníku v zákoně o správních poplatcích chybí. Poplatek pro tuto změnu se navrhuje ve výši 10 % sazby poplatku pod písmenem G. Protože však poplatky pod písmenem G jsou relativně nízké (např. 300 Kč), nejeví se ve všech případech 10 % sazby poplatku pod písmenem G jako adekvátní. Proto se právě pro tyto případy navrhuje stanovení minimální hranice 100 Kč, která odpovídá náročnosti úkolů Úřadu v dané situaci.

K části třetí, článku IV (účinnost)

Navrhuje se účinnost 1. září 2016, 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 9. března 2016

Předseda vlády:

Mgr. Bohuslav Sobotka v.r.

Ministr dopravy:

Ing. Dan Ťok v.r.