III.

DŮVODOVÁ ZPRÁVA k návrhu zákona o vojenském letectví

I. OBECNÁ ČÁST

A) Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace - RIA

1. Důvod předložení návrhu a cíle

1.1 Název

Zákon o vojenském letectví a o změně některých souvisejících zákonů

1.2 Definice problému

Návrh zákona je iniciován změnami právního prostředí upravujícího problematiku letectví a využívání vzdušného prostoru, ke kterým došlo na komunitární úrovni. V důsledku těchto změn má být část národního práva nahrazena bezprostředně použitelnými předpisy práva Evropské unie. Některá ustanovení společná pro vojenské a civilní letectví obsažená v zákoně 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 (dále jen „zákon č. 49/1997 Sb.“), budou zrušena. Oblast vojenského letectví tak bude postrádat právní úpravu týkající se způsobilosti leteckého personálu. Úpravu platnou pro civilní letectví tak není možné nadále aplikovat. Vojenské letectví se ostatně ve srovnání s letectvím civilním vyznačuje odlišnostmi ve struktuře a požadavcích na způsobilost leteckého personálu a letecké techniky.

Podle analýzy Evropské organizace pro bezpečnost letecké navigace (dále jen „EUROCONTROL“), která má za cíl sjednocení vzdušného prostoru nad Evropou, má do roku 2020 dojít k celkovému nárůstu veškerých letů v Evropě o 44 % na celkový počet 16 milionů letů ročně. Z analýzy dále vyplývá, že v roce 2007 evropské armády provozovaly 150 vojenských letišť, 3300 bojových letadel, 1100 transportních letadel a 7300 vrtulníků a lehkých letadel. Z veškerých letů přitom tvořily pouze 2 % lety podle pravidel všeobecného letového provozu (general air traffic – GAT), což činilo 189 582 letů. Ostatních letů mimo výše uvedená pravidla, tj. letů v rámci tzv. vojenského (operačního) letového provozu (operational air traffic - OAT), bylo uskutečněno 2 800 000. Tyto údaje a naznačený vývoj letectví jednoznačně ukazují na význam a nutnost existence jasné a přehledné právní úpravy výkonu státní správy v oblasti vojenského letectví.

Návrh zákona má za cíl sloučit veškerou zásadní právní úpravu týkající se létání vojenských letadel do jednoho právního předpisu. Záměrem je vytvoření obsahově vyvážené a ucelené právní úpravy výkonu státní správy v oblasti vojenského letectví, která bude zahrnovat zejména úpravu způsobilosti všech kategorií vojenského leteckého personálu, schvalování způsobilosti vojenské letecké techniky a způsobilosti právnických a fyzických osob nakládajících s vojenskou leteckou technikou.

Pokud jde o způsobilost fyzických a právnických osob zmíněnou výše, je třeba uvést, že Ministerstvo obrany zaznamenalo zvyšující se zájem o podnikání v oblasti vojenského letectví. V současné době monituruje v návaznosti na proces schvalování dle zákona č. 219/1999 Sb. o ozbrojených silách České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 219/1999 Sb.“) 74 právnických osob podnikajících ve vojenském letectví, 36 pilotů a 181 příslušníků technického personálu stojících mimo ozbrojené síly České republiky. Návrh

zákona tedy reaguje i na vývoj podnikání v oblasti vojenského letectví, které v současné právní úpravě není dostatečně zohledněno. Je nutné zakotvit zejména odpovědnostní mechanismus a stanovit nástroje pro vynucování práva a poplatky pro podnikatelské subjekty.

1.3 Popis existujícího právního stavu v dané oblasti

Na oblast vojenského letectví se vztahují následující právní předpisy:

- zákon č. 219/1999 Sb.;
- zákon č. 49/1997 Sb.,
- zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 127/2005 Sb.“);
- zákon č. xx/2013 Sb., o nakládání s některými věcmi využitelnými k obranným a bezpečnostním účelům na území České republiky (zákon o nakládání s bezpečnostním materiálem), (dále jen „zákon č. xx/2013 Sb.“). Nové znění uvedeného zákona je v současné době připraveno v rámci legislativního procesu k projednání v PSP ČR;
- vyhláška Ministerstva obrany č. 279/1999 Sb., kterou se stanoví kategorie vojenského leteckého personálu, jejich kvalifikace a rozsah odborných znalostí a vzor průkazu vojenského leteckého personálu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 279/1999 Sb.“);
- vyhláška Ministerstva obrany č. 154/2011 Sb., o vojenské letecké technice, schvalování technické způsobilosti vojenské letecké techniky, provádění pravidelných technických prohlídek a zkoušek technických zařízení vojenské letecké techniky, provozování a kontrolách vojenské letecké techniky a pověřování a osvědčování právnických a fyzických osob, o vojenském leteckém rejstříku (o vojenské letecké technice), (dále jen „vyhláška č. 154/2011 Sb.“);
- vyhláška Ministerstva obrany č. 282/1999 Sb., o posuzování zdravotní způsobilosti vojenského leteckého personálu, ve znění vyhlášky č. 337/2008 Sb., (dále jen vyhláška č. 282/1999 Sb.);
- vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 108/1997 Sb.“).

Zákon č. 219/1999 Sb. upravuje v oblasti vojenského letectví:

- evidenci vojenských letadel,
- ověřování technické způsobilosti vojenské letecké techniky,
- ověřování způsobilosti právnických a fyzických osob pro potřeby vojenského letectví,
- částečně vojenský letecký personál.

Zákon č. 49/1997 Sb. se vztahuje na vojenské letectví ve vymezeném rozsahu v oblastech:

- leteckého personálu,
- vojenských letišť,
- leteckých staveb,
- užívání vzdušného prostoru,
- poskytování leteckých služeb.

Zákon č. 127/2005 Sb. upravuje:

- způsobilost vojenského leteckého personálu k obsluze rádiových vysílacích zařízení.

Zákon č. 229/2013 Sb. upravuje:

- způsobilost právnických a fyzických osob k nakládání s některými věcmi využitelnými k obranným a bezpečnostním účelům, které tvoří vojenská letadla bez zbraňových systémů, letadlové části a zařízení na které se nevztahuje zákon č. 119/2002 Sb., o střelných zbraních a střelivu a o změně zákona č. 156/2000 Sb., o ověřování střelných zbraní, střeliva a pyrotechnických předmětů a o změně zákona č. 288/1995 Sb., o střelných zbraních a střelivu (zákon o střelných zbraních), ve znění zákona č. 13/1998 Sb., a zákona č. 368/1992 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, (zákon o zbraních), ve znění pozdějších předpisů.

Stávající obsah výše uvedených právních předpisů, s výjimkou oblasti týkající se schvalování způsobilosti vojenské letecké techniky, neposkytuje Ministerstvu obrany dostatečný prostor k výkonu státní správy v oblasti způsobilosti vojenského leteckého personálu. Problematická se jeví zejména úprava schvalování způsobilosti vojenského leteckého personálu, způsobilosti letišť, poskytovatelů leteckých služeb, přestupků a poplatků.

V této souvislosti je nutno zmínit, že v rámci Evropské unie není oblast vojenského letectví přímo regulována. Nicméně je nutno uvést příklady některých předpisů, které se k vojenskému letectví nepřímo vztahují:

a) **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004**, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe, (dále jen „**nařízení EPaR 549/2004/ES**“), konkrétně v odst. 5 úvodních ustanovení „*Rozhodnutí vztahující se k obsahu, rozsahu nebo provádění vojenských činností a výcviku nespadají do působnosti Společenství.“;*
b) **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004**, o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi, (dále jen „**nařízení EPaR 550/2004/ES**“), ustanovení Kapitoly II Pravidla pro poskytování služeb, článku 11 v rámci vymezení vztahu k vojenským orgánům „*Členské státy přijmou v rámci společné dopravní politiky nezbytná opatření k zajištění, aby s ohledem na řízení konkrétních bloků vzdušného prostoru byly mezi příslušnými civilními a vojenskými orgány uzavřeny písemné dohody nebo obdobná právní ujednání.“;*
c) **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004**, o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi, (dále jen „**nařízení EPaR 551/2004/ES**“), odst. 17 úvodních ustanovení „*Vojenské činnosti a vojenský výcvik by měly být zajištěny, pokud je jejich bezpečné a účinné provádění uplatňováním společných zásad a kritérií omezováno.“;*
d) **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004**, o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu, (dále jen „**nařízení EPaR 552/2004/ES**“), Příloha II, Část A, čl. 4 „*Evropská síť řízení letového provozu, její systémy a její složky musí podporovat postupné koordinování činnosti mezi civilním a vojenským sektorem v rozsahu, který je nutný pro efektivní řízení letového provozu a toku letecké dopravy a pro bezpečné a efektivní užívání vzdušného prostoru všemi uživateli na základě koncepce pružného užívání vzdušného prostoru.“;*
e) **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008**, o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (dále jen „**nařízení EPaR 216/2008/ES**“), konkrétně kapitola I, článek 1, bod 3 „*Členské státy v rámci možností zajistí, aby veškerá vojenská zařízení umožňující veřejné využití podle odst. 2 písm. b) nebo služby poskytované veřejnosti vojenským personálem podle odst. 2) písm. c) zaručovaly míru bezpečnosti odpovídající přinejmenším hlavním požadavkům stanoveným v přílohách Va a Vb*.“.

Členské státy Evropské unie se zavázaly stanoviskem k vojenským otázkám vztahujícím se k realizaci projektu jednotného Evropského nebe, že bude naplňována civilně-vojenská spolupráce ve všech oblastech („Statement on military issues related to single European sky“ ze dne 31. března 2004). Oblast civilního letectví je regulována přímo použitelnými nařízeními a členským státům vznikla povinnost upravit v souladu s nimi národní právní řád. Nařízení 216/2008/ES stanoví úplný rámec pro definování a provádění společných technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví. Jednotlivým členským státům tak nastala povinnost odstranit z národních právních předpisů ustanovení, která upravují shodné oblasti. V případě České republiky tedy společnou právní úpravu vojenského a civilního letectví obsaženou v zákoně č. 49/1997 Sb. Oblast vojenského letectví tak postupující implementací evropského práva do civilního letectví nebude v zákoně o civilním letectví vůbec upravena.

Vojenské letectví ve státech Severoatlantické aliance není ovlivňováno pouze pravidly uplatňovanými v civilním letectví, ale také společnými vojenskými standardy – tzv. **STANAG**. V rámci mezinárodních pracovních skupin byla vytvořena některá technická doporučení ke komponentům vojenské letecké techniky, např. pro kompatibilitu v přepravě nebo různá operační pravidla umožňující společnou činnost mezinárodních vojenských jednotek. Navíc všechna doporučení nejsou v České republice doposud pro svoji aplikační nebo finanční náročnost zavedena. Jako příklad oborově zaměřených standardů NATO lze uvést:

- **STANAG 7199 Ed. 2**, NATO Supplement to ICAO Doc 8168-OPS/611, Volume I – Flight Procedures – AFPP-1(A) (Doplněk NATO k ICAO dokumentu 8168, svazek I., **Letové postupy** AFPP-1(A));
- **STANAG 3759 Ed. 8**, NATO Supplement to ICAO Doc 8168-OPS/611 Volume II for the Preparation of Instrument Approach and Departure Procedures – AATCP-1(C) (Doplněk NATO k dokumentu ICAO 8168-OPS/611, svazek II., **Přiblížení a odlety letadel podle přístrojů** – AATCP-1(C));
- **STANAG 7204 Ed. 1**, NATO Minimum Requirements for Personnel Providing Air Traffic Services (ATS) in NATO-LED Operations (**Minimální požadavky NATO na personál vykonávající službu letového provozu (ATS) v průběhu operací vedených NATO**);
- **STANAG 4671 Ed. 1**, Unmanned Aerial Vehicles Systems Airworthiness Requirements (USAR) (**Požadavky na letové schopnosti bezpilotních prostředků**);
- **STANAG 3817** Ed. 5, Standard R/T Phraseology to be used for Air Traffic Control, jako NATO doplněk k ICAO Annex 2 DOC 4444 a Annex 10 Vol II DOC 9432-AN/952 atd. (**Standardní radiotelefonní frazeologie používaná v řízení letového provozu**);
- **STANAG 3114 Ed. 8**, Aeromedical Training of Flight Personnel (**Zdravotnický výcvik létajícího personálu**).

Standardizační dohody se zatím komplexně nedotýkají procesů schvalování způsobilosti vojenského leteckého personálu nebo vojenské letecké techniky. K aplikovatelným výsledkům snahy o sjednocování postupů výkonu státní správy dochází v rámci aktivit Evropské obranné agentury (EDA, viz Smlouva o Evropské unii a Smlouva o fungování Evropské unie), která v rámci fóra Evropských vojenských úřadů pro letovou způsobilost (MAWA) přistupuje k harmonizaci předpisů, certifikací a standardů v oblasti letové způsobilosti vojenské letecké techniky, způsobilosti personálu údržby a schvalování organizací pro údržbu (AMO – Aircraft Maintenance Organization) a výcvik údržby (AMTO – Aircraft Maintenance Training Organization).

Tento proces harmonizace spočívá v tvorbě předpisů (EMARs – European Military Requirements), které zpracovávají jednotlivé pracovní skupiny na základě postupů užívaných v civilním letectví (EASA – European Aviation Safety Agency), která vydává tyto požadavky cestou nařízení EPaR 216/2008/ES, nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003,

kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (dále jen „**nařízení Komise 1702/2003/ES**“) a Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003, o letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (dále jen „**nařízení Komise 2042/2003/ES**“) s modifikací na specifika vojenského letectví jednotlivých členských států Evropské unie. **EMARs jsou schvalovány na úrovni ministrů obrany jednotlivých členských států Evropské unie a do českého právního prostředí by měly být zavedeny a implementovány cestou zákona o vojenském letectví a Českých obranných standardů (dále jen „ČOS“).**

V této souvislosti je dále třeba poukázat na projekt **Jednotného evropského nebe** (dále jen „SES“ – Single European Sky), jako například tvorbu funkčních bloků vzdušného prostoru, které mají dopady na vojenské letectví v oblastech uspořádání vzdušného prostoru, poskytování služby řízení letového provozu, toku letového provozu, letecké informační služby, komunikační, navigační a radiolokační služby a meteorologické služby. Jehož základním smyslem je reformovat současnou podobu poskytování letových provozních služeb v evropském prostředí, a to s cílem zvýšit kapacitu a propustnost vzdušného prostoru při zachování vysoké míry bezpečnosti a maximální kvality poskytovaných služeb.

Na vojenské letectví se dále vztahují doporučení EUROCONTROL (Mezinárodní úmluva č. 130/2004 Sb. m. s.).

Následující tabulka zobrazuje stav výkonu státní správy ve vybraných oblastech vojenského a civilního letectví některých států světa.

Národní letecké autority ve vybraných státech

Stát	C/V	Zal.	Název úřadu	Řízen	1	2	3	4
Francie	C	1976	EASA (2008) + DGAC - Direction General de l‘Aviation Civil + BEA - Bureau d'Enquetes et d'Analyses (EASA + Generální ředitelství civilního letectví + Úřad pro vyšetřování a analýzy)	Ministerstvo životního prostředí a udržitelného rozvoje	x	x	x	x
	V	2010	Direction de la Securite Aeronautique d´Etat (Ředitelství pro bezpečnost státního letectví)	Ministr obrany/ NGŠ	x	x		
Itálie	C	1997	EASA (2008) + ENAC - Enta Nazionale Aviaziona Civile + ANSV - Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (EASA + Národní úřad pro civilní letectví + Národní agentura pro bezpečnost letů)	Ministerstvo dopravy	x	x	x	x
	V	-	USAM – Ufficio Generale Spazio Aereo e Meteorologia (Hlavní úřad pro vzdušný prostor a meteorologii)	Ministerstvo obrany	x	x	x	x
Kanada	C	1996	Transport Canada + TSB - Transportation Safety Board (Kanadská doprava + Rada pro bezpečnost dopravy)	Ministerstvo dopravy a infrastruktury	x	x	x	x
	V	-	Military Aviation Authority (Vojenská letecká autorita)	Náčelník leteckého štábu jménem NGŠ		x	x	x

Poznámka: V roce 1960 vzniká Secretariat general a l‘aviation civil - SGAC. V roce 1976 proběhla transformace podle dekretu 71-284 a vzniká dnešní Direction General de l‘Aviation Civil – DGAC.

Poznámka: Historii Transport Canada lze vystopovat do roku 1936, kdy vznikl Department of Transport Act. V dnešní podobě je Transport Canada od roku 1996, kdy bylo poskytování služeb, včetně ŘLP, převedeno (a privatizováno) do NAV Canada. Transport Canada tak přestal plnit duální úlohu poskytovatele a regulátora a věnuje se pouze regulaci.

Maďarsko	C	2007	EASA (2008) + National Transport Authority/Aviation Authority + Transportation Safety Bureau of Hungary (EASA + Národní dopravní autorita/ letecká autorita + Maďarský úřad pro bezpečnost dopravy)	Ministerstvo dopravy	x	x	x	x
	V	2007	National Transport Authority/Aviation Authority + Transportation Safety Bureau of Hungary) (Národní dopravní autorita/ letecká autorita + Maďarský úřad pro bezpečnost dopravy)	Ministerstvo dopravy	x	x	x	x

Poznámka: MAA existovalo do 30. června 2007. Od 1. července 2007 je MAA a CAA integrováno do Národní letecké autority v rámci Národní dopravní autority. Civilní a vojenská část však zůstávají v rámci nové struktury funkčně odděleny. 1. února 2006 vzniká Maďarský úřad pro bezpečnost dopravy, který vyšetřuje nehody v civilním i vojenském letectví.

Německo	C	1954	EASA (2008)+ Federal Office of Civil Aviation (LBA - Luftfahrt-Bundesamt) +BFU - Bundesstelle fuer Flugunfalluntersuchung (EASA + Spolkový úřad pro civilní letectví + Spolkový úřad pro vyšetřování leteckých nehod)	Ministerstvo dopravy a výstavby	x	x	x	x
	V	1954	Amt fuer Flugsicherung der Bundeswehr, Luftfahrt Bundesamt, Bundesstelle fuer flugunfalluntersuchung (Vojenský úřad pro řízení letového provozu, Spolkový úřad pro civilní letectví, Spolkový úřad pro vyšetřování leteckých nehod)	Ministr obrany, Ministr dopravy a výstavby	x	x	x	x
Nizozemsko	C	1967	EASA (2008) + Directorate General of Civil Aviation + Dutch Safety Board (EASA + Hlavní ředitelství pro civilní letectví + Holandská rada pro bezpečnost)	Ministerstvo dopravy a vodstva	x	x	x	x
	V	2005	Military Aviation Authority (Vojenská letecká autorita)	Ministr obrany	x	x	x	x

Poznámka: MAA podřízen přímo ministrovi obrany. Skládá se ze tří operačních oddělení rozdělených podle odborností a dvou podpůrných oddělení. Zmíněná operační oddělení pokrývají, v souladu s posláním MAA, všechny aspekty vojenského letectví.

Slovensko	C	1998	EASA + Letecký urad Slovenskej republiky (EASA +Letecký úřad Slovenské republiky)	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoje	x	x	x	x
	V	2006	Urad vojenského letectva (Úřad vojenského letectva)	Ministr obrany	x	x	x	x
Slovinsko	C	2011	EASA (2008) + Civil Aviation Directorate (EASA + Ředitelství pro civilní letectví)	Ministerstvo infrastruktury	x	x	x	x
	V	2004	Military Aviation Authority (Vojenská letecká autorita)	Generální štáb	x	x	x	x
Velká Británie	C	1972	EASA (2008) + Civil Aviation Authority + AAIB - Air Accidents Investigation Branch (EASA + Civilní letecká autorita + Odbor pro vyšetřování příčin leteckých nehod)	Veřejně právní korporace (Public corporation)	x	x	x	x
	V	2010	Military Aviation Autority + Military Air Accident Investigation Branch - MAAIB (Vojenská letecká autorita + Odbor pro vyšetřování vojenských leteckých nehod)	Ministr obrany	x	x	x	x

Poznámka: MAA vzniká na doporučení z roku 2009 obsažené ve vyšetřovací zprávě zabývající se leteckou katastrofou letounu RAF Nimrod XV230 v Afghánistánu v roce 2006. K té došlo v zásadě z technických příčin. MAA má zabezpečit koherenci a řádnou správu systému pro udržení bezpečnosti ve vojenském letectví. V čele MAA má stát tříhvězdičkový generál podléhající přímo druhému náměstku ministra obrany (2th PUS – Permanent Undersecretary of State). „The MAA will bring coherence and governance to the current fragmented regulatory structure.“.
1. dubna 2010 vzniká MAA, 1. dubna 2011 vzniká Military Air Accident Investigation Branch, od 20. února 2012 obě instituce ve stejné budově.

Finsko	C	2010	EASA (2008) + TraFi - Finish Transport Safety Agency + AIB - Accident Investigation Board (EASA + Finská agentura pro bezpečnost dopravy + Rada pro vyšetřování nehod)	Ministerstvo dopravy a komunikací	x	x	x	x
	V	2007	Military Aviation Authority (Vojenská letecká autorita)	Ministerstvo obrany	x	x	x	x
Švédsko	C	2010	EASA (2008) + Swedish Transport Agency + Accident Investigation Board (EASA + Švédská agentura pro dopravu + Rada pro vyšetřování nehod)	Ministerstvo podnikání, energetiky a spojů	x	x	x	x
	V	1997	Military Aviation Safety Inspectorate (Inspektorát pro bezpečnost vojenského letectví)	Nejvyšší velitel ozbrojených sil	x		x	x
Austrálie	C	1965	CAS - Civil Aviation Safety Authority + ATSB - Australian Transport Safety Bureau (Úřad pro bezpečnost civilního letectví + Australský úřad pro bezpečnost dopravy)	Ministerstvo infrastruktury a dopravy	x	x	x	x
	V	1993	Military Aviation Authority (Vojenská letecká autorita)	Náčelník leteckého štábu	x	x	x	
Španělsko	C	1982	EASA (2008) + Directorate General of Civil Aviation + Aviation Safety Agency (Hlavní ředitelství pro civilní letectví)	Ministerstvo rozvoje	x	x	x	x
	V	-	Štáb letectva	Náčelník leteckého štábu	x	x	x	
Spojené státy americké	C	1958	FAA - Federal Aviation Administration + NTSB - National Transportation Safety Board (Federální letecký úřad + Národní rada pro bezpečnost dopravy)	Ministerstvo dopravy	x	x	x	x
	V	-	Velitelství pozemních sil Velitelství námořnictva Velitelství letectva Velitelství námořní pěchoty Velitelství pobřežní stráže	Ministerstvo obrany	x		x	x

Poznámka: V roce 1958 vzniká nezávislý Federal Aviation Agency - FAA, který má v oblasti bezpečnosti letectví širší pravomoci než původní Civil Aviation Autority. Odpovídá i za rozvoj a správu společného civilně-vojenského systému letectví. V roce 1967 vzniká Ministerstvo dopravy, pod které je Federal Aviation Agency zařazeno a přejmenovává se na současný Federal Aviation Administration – taktéž FAA. Současně se Civil Aeronautics Board (CAB, založeno 1940), zabývající se vyšetřováním leteckých nehod, mění na současný National Transportation Safety Board (NTSB). NTSB může na požádání pomoci s vyšetřováním i vojenskému letectví (jak tomu bylo např. při ztrátě letounu v bývalé Jugoslávii s ministrem obchodu na palubě).

Švýcarsko	C	-	FOCA - Federal Office of Civil Aviation (Federální úřad pro civilní letectví) CASO – Civil Aviation Safety Office (Úřad pro bezpečnost civilního letectví)	Ministerstvo životního prostředí, dopravy energetiky a komunikací	x	x	x	x
	V	-	Velitelství letectva	Náčelník generálního štábu	x	x	x	x
Turecko	C	1987	DGCA – Directorate General of Civil Aviation (Generální ředitelství pro civilní letectví)	Ministerstvo dopravy a komunikací	x	x	x	x
	V	-	Velitelství letectva	Ministerstvo obrany	x	x	x	x

Poznámka: Podepsána smlouva o spolupráci s EASA, dochází k vzájemné výměně informací a k přebírání standardů EASA, turečtí experti se podílí na jednání EASA a účastní se pracovních skupin. Spolupráce se týká vojenského letectví jen částečně.

Belgie	C	-	EASA (2008) + BCAA – Belgien Civil Aviation Authority (Belgická civilní letecká autorita) FOMV – Federal Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (Federální veřejná služba pro dopravu)	Ministerstvo dopravy	x	x	x	x
	V	-	ASD – Aviation Safety directorate (Ředitelství bezpečnosti letectví) v rámci velitelství letectva	Ministerstvo obrany	x	x	x	

Poznámka: Regulační a výkoná složka je v rámci velitelství letectva oddělena, v případě vážných incidentů komunikuje ASD přímo s náčelníkem generálního štábu. FOMV vyšetřuje letecké nehody.

Norsko	C	-	Luftfartstilsynet - CAA –Civil Aviation Authority (Civilní letecká autorita)	Ministerstvo dopravy	x	x	x	x
	V	-	Inspektorát v rámci velitelství letectva	Ministerstvo obrany	x	x	x	x

Poznámka: V čele inspektorátu vojenského letectva inspektor v hodnosti brigádního generála. Od roku 2005 je Norsko členem EASA bez hlasovacích práv.

Legenda:
1. Letová způsobilost, způsobilost organizací, personálu
2. Oblast řízení letového provozu (ATM)
3. Výcvik a létání
4. Letecké nehody

Zkratky
ATM – uspořádání letového provozu
C – civilní letectví
V – vojenské letectví

Vymezení rozsahu problémů:

- probíhající změna přístupu Evropské unie k regulaci v oblasti letectví (přímá regulace nařízeními Evropské komise) a z toho důvodu vznikající nedostatečnost právní úpravy vojenského letectví;
- rozdílnost v požadavcích na vojenské a civilní letectví;
- neexistence ucelené právní úpravy pro regulaci vojenského letectví dle národních a mezinárodních požadavků;
- potřeba užší a podrobnější harmonizace požadavků na vojenské letectví s požadavky kladenými na civilní letectví.

Provozování vojenských letadel ve společném vzdušném prostoru, ve kterém je provozováno rovněž civilní letectví, vyžaduje vzájemnou kompatibilitu palubního vybavení, shodu v postupech a srovnatelnou vycvičenost letových posádek a příslušníků leteckých služeb. Jakákoliv odlišnost snižuje možnost efektivně využívat vzdušný prostor nebo se stává zátěží pro ostatní uživatele. Snahy o nalezení vzájemné kompatibility se již dříve odrážely v usneseních vlády ČR k transformaci vojenského letectví na standardy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“, viz čl. 43 mezinárodní smlouvy č. 147/1947 Sb. z. a n. Úmluva o mezinárodním civilním letectví), které se především dotkly vojenských systémů řízení a zabezpečení letového provozu a související zabezpečovací techniky (viz usnesení vlády ze dne 7. července 1993 č. 373, usnesení vlády ze dne 2. února 1994 č. 46 a usnesení vlády ze dne 28. srpna 1996 č. 444+2P).

Jak vyplývá z výše uvedeného, je právní úprava v oblasti letectví roztříštěná a nepřehledná. Stávající národní úprava problematiky vojenského letectví v zákoně č. 219/1999 Sb. není úpravou komplexní. Při její **novelizaci v roce 2010** navíc bylo **Ministerstvo obrany upozorněno Legislativní radou vlády** na skutečnost, že případná **další novela tohoto zákona, která by se týkala např. způsobilosti vojenského leteckého personálu, přestupků nebo správních poplatků, již nebude akceptována.**

Jak bylo uvedeno výše, právo Evropské unie se nevztahuje na výcvik a činnost vojenského letectví. Nicméně vojenská letadla nelétají pouze v uzavřených prostorech, pohybují se společně ve stejném prostoru s ostatními jeho uživateli. To dnes platí jak pro plnění úkolů výcviku, tak i pro plnění širokého spektra bojových úkolů v období míru. Z tohoto hlediska je více než vhodné vytvářet a udržovat vzájemnou kompatibilitu nebo shodu vojenského a civilního letectví.

1.4 Identifikace dotčených subjektů

Přímo dotčené subjekty pro všechny varianty

- v rámci Ministerstva obrany - zejména osoby zajišťující výkon státní správy ve vojenském letectví, vojenský letecký personál, právnické a fyzické osoby nakládající s vojenskou leteckou technikou, výcvikové organizace zajišťující výcvik řídícího letového provozu poskytující služby civilnímu letovému provozu, poskytovatelé leteckých služeb na vojenských letištích se smíšeným letovým provozem, provozovatelé na vojenských letištích atd.;
- mimo Ministerstvo obrany - zejména právnické a fyzické osoby (např. LOM PRAHA s.p., Aero Vodochody AEROSPACE a.s., HTP Ostrava a.s. a další subjekty) zajišťující vývoj, výrobu, modifikace, konstrukční změny vojenské letecké techniky, projektování ochranných pásem vojenských letišť, výuku a letecký výcvik na vojenské letecké technice, vojenský letecký personál u právnických osob provádějící letovou činnost s vojenskou leteckou technikou, civilní provozovatelé na vojenských letištích se smíšeným letovým provozem, právnické a fyzické osoby pověřované k výkonu správního dozoru atd.;

1.5 Popis cílového stavu

Cílem návrhu zákona je vytvořit obsahově vyváženou a ucelenou právní úpravu výkonu státní správy v oblasti vojenského letectví, která by zahrnovala problematiku způsobilosti všech kategorií vojenského leteckého personálu, schvalování způsobilosti vojenské letecké techniky a právnických a fyzických osob nakládajících s vojenskou leteckou technikou, a která by zároveň byla doplněna o prvky posilující výkon státní správy spočívající zejména ve stanovování výše poplatků a úpravě pravidel pro řešení správních deliktů a přestupků v oblasti vojenského letectví. Prakticky se jedná o zásadní modifikaci a doplnění dosavadních ustanovení upravujících vojenské letectví, která jsou obsažena v zákoně č. 219/1999 Sb., v zákoně č. 49/1997 Sb. a promítnutí změn právního řádu účinných od 1. ledna 2014 do nového právního předpisu. Z uvedených změn se jedná především o zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník a zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád).

Účelem nové právní úpravy je zajištění

- plné dostupnosti vzdušného prostoru pro vojenský letový provoz;
- bezpečnosti letového provozu;
- integrace oblastních letových provozních služeb;
- vytvoření podmínek pro plnění úkolů armády v rámci nouzového stavu a stavu ohrožení státu.

Výše uvedeného účelu by mělo být dosaženo formou

- komplexního přepracování a doplnění stávající právní úpravy a dosažení její vyváženosti pro všechny oblasti výkonu státní správy v oblasti vojenského letectví;
- sloučení stávající roztříštěné a výkladově problematické právní úpravy v oblasti vojenského letectví;

- dosažení přijatelné úrovně kompatibility postupů schvalování způsobilosti leteckého personálu, letecké techniky a právnických a fyzických osob nakládajících s vojenskou leteckou technikou, včetně poskytovatelů leteckých služeb.

1.6 Zhodnocení rizika

V důsledku nevyhnutelné změny právního prostředí, kdy má být část národního práva v zákoně o civilním letectví nahrazena přímo použitelnými předpisy Evropské unie, by v případě nepřijetí nové právní úpravy v oblasti vojenského letectví hrozilo další prohlubování rozdílů mezi požadavky na civilní a vojenské letectví, což by mělo přímý negativní vliv na bezpečnost letového provozu. **Chyběla by právní úprava v následujících oblastech:**

- způsobilost vojenského leteckého personálu;
- výroba a vývoj vojenské letecké techniky;
- schvalování způsobilosti poskytovatelů leteckých služeb;
- stanovování druhu vojenského letiště;
- zavedení poplatků a institutů vymahatelnosti práva.

Uvedená problematika se přímo dotýká i právnických a fyzických osob podnikajících ve vojenském letectví a poskytujících letecký výcvik. Ministerstvo obrany by i nadále mělo ztíženo zajišťování výkonu státní správy v oblasti vojenského letectví z hlediska nedostatečnosti právní úpravy a chybějících nástrojů vymahatelnosti práva. **V době ekonomické recese je snaha o zapojení podnikatelských subjektů, které splňují požadované podmínky, zcela na místě. K tomu je třeba uvést, že na podpoře podnikání v této oblasti se shodli také ministři obrany okolních států,** když ve středu 6. března 2013 se ve Varšavě uskutečnilo setkání ministrů obrany zemí Visegrádské čtyřky (V4), Francie a Německa. Jednání bylo součástí summitu předsedů vlád V4.

*„Myslím, že v době snižování rozpočtů na obranu je sdílení obranných kapacit a schopností dobrou cestou a směřuje k posílení národních schopností a rozvoji interoperability v rámci V4, NATO a Evropské unie. Neméně důležité jsou také otázky evropského obranného trhu, rovný přístup k akvizičním programům a **také otevření tohoto trhu malým a středním podnikům,**" řekl ve svém vystoupení tehdy první náměstek ministra obrany Ing. Vlastimil Picek.*

2. Návrh variant řešení

Věcný záměr zákona o vojenském letectví obsahoval zhodnocení 5 variant návrhů řešení regulace vojenského letectví. Byly hodnoceny tyto varianty:

VARIANTA I - nulová

Při volbě VARIANTY I nebude právní řád České republiky obsahovat potřebné vymezení pravomocí pro Ministerstvo obrany v oblasti požadavků na způsobilost vojenského leteckého personálu, v oblasti schvalování způsobilosti poskytovatelů leteckých služeb, způsobilosti letišť, stanovení poplatků, úhrad a institutů vymahatelnosti práva. Varianta nemá dopad na státní rozpočet.

VARIANTA II – novela zákona o ozbrojených silách České republiky

Tato varianta představovala procesně nejjednodušší řešení. V rámci stávající právní úpravy obsažené v zákoně č. 219/1999 Sb. je další specifikace požadavků vojenského letectví problematická. Při poslední novele tohoto zákona bylo Ministerstvo obrany upozorněno Legislativní radou vlády na skutečnost, že další implementace speciálních ustanovení pro vojenské letectví již není akceptovatelná. Za stávajícího právního stavu tvoří úprava výkonu

státní správy v oblasti vojenského letectví cca 30% obsahu celého zákona č. 219/1999 Sb.

Výhodou této varianty by byl podstatně jednodušší proces přípravy, ale na druhou stranu velkou nevýhodou stále omezenější prostor pro další regulaci vojenského letectví a v důsledku nekoncepčnost a nevyváženost struktury a obsahu zákona č. 219/1999 Sb. Varianta nemá dopad na státní rozpočet.

VARIANTA III – návrh zákona o vojenském letectví

Vytvoření samostatného zákona pro oblast vojenského letectví umožní dopracovat dosud platnou právní úpravu do ucelené podoby, která bude z hlediska aplikace a interpretace práva jednodušší a přehlednější, čímž dojde k zamezení vzniku aplikačních a kompetenčních nejasností.

Výhodou této varianty je možnost komplexního pojetí právní úpravy vojenského letectví do jedné právní normy. Nevýhodou je zásah do souvisejících právních předpisů, tedy do zákona o ozbrojených silách ČR a zákona o civilním letectví, včetně zrušení a následného zpracování nových prováděcích vyhlášek (požadavky na způsobilost - včetně zdravotní způsobilosti - vojenského leteckého personálu a způsobilost vojenské letecké techniky). Varianta nemá dopad na státní rozpočet.

VARIANTA IV – návrh zákona o létání státních letadel

1. Uvedená varianta spočívala ve vytvoření společného zákona pro vojenské, policejní a celní letectví, a tím sloučení úpravy létání státních letadel do jednoho právního předpisu s možností využití specifikace odlišností jednotlivých oblastí létání těchto letadel. Výkon státní správy by přitom byl zajišťován jednotlivými rezorty jako doposud, tj. odděleně.

Výhodou této varianty by byla možnost ještě komplexnějšího a sjednocujícího pojetí. Nevýhodou pak nezbytně nutné zásahy do souvisejících právních předpisů. Varianta nevyvolává náklady. Po několika jednáních všech dotčených subjektů a hodnocení dopadů uvažované varianty byl tento v úvahu přicházející způsob regulace zamítnut.

2. V rámci této varianty by přicházelo v úvahu také řešení, které by spočívalo nejen ve vytvoření společného zákona pro vojenské, policejní a celní letectví, ale rovněž ve sloučení výkonu státní správy v této oblasti. Jednalo by se o výrazný krok, který by vyžadoval vytvoření nového meziresortního správního orgánu zastřešujícího současnou pravomoc Ministerstva obrany (vojenské letectví), Ministerstva dopravy a Ministerstva vnitra (policejní letectví) a Ministerstva dopravy a Ministerstva financí (celní letectví). Je třeba přitom upozornit, že celní letectví není v podstatě na národní úrovni vůbec upravováno. K plnění celních úkolů jsou rovněž využívány komerční společnosti, což není optimální. U policejního letectví z hlediska způsobilosti personálu zajišťuje výkon státní správy Úřad pro civilní letectví a z hlediska způsobilosti letecké techniky Ministerstvo vnitra. Výkon státní správy v oblasti způsobilosti policejních letadel klade jen malé nároky na personální kapacity a podstatným způsobem nezatěžuje chod Ministerstva vnitra.

Výhodou této varianty by bylo zjednodušení státní správy a přehlednost právní úpravy výkonu státní správy v oblasti státního letectví. Nevýhodou potom nutný zásah do organizačních struktur Ministerstva obrany a Ministerstva vnitra a větší zásah do souvisejících právních předpisů. Varianta vyvolává náklady.

VARIANTA V – návrh zákona o letectví

Vytvoření společné právní úpravy pro všechny druhy letectví je problematické realizovat. Regulace všeobecného letectví přechází stále ve větší míře pod orgány Evropské unie. Zákon č. 49/1997 Sb. by bylo nutné zásadně rekodifikovat a vydat jej zcela nově jako „zákon o letectví“. Vzhledem k velkému záběru všeobecného letectví a problematickému projednávání obsahu s mnoha dotčenými subjekty se jedná o komplikovaný několikaletý proces přípravy. V budoucnu bude civilní letectví upraveno především přímo použitelnými předpisy Evropské

unie (kromě rekreačního létání). Vytvoření společného leteckého úřadu lze dle odhadu Ministerstva obrany očekávat nejdříve do 10 let. Vojenské letectví je silně závislé na Ministerstvu obrany (dělený výkon státní správy) a vlastní činnosti v orgánech NATO. Varianta vyvolává náklady.

Výhodou této varianty by bylo sjednocení koncepce výkonu státní správy v letectví a jeho čitelnost. Nevýhodou pak rozdílnost pramenů práva a požadavků na jednotlivé druhy letectví a z toho plynoucí legislativní komplikovanost a nepřipravenost legislativního prostředí na tak velký zásah (jednalo by se o daleko rozsáhlejší změny z hlediska vybalancování právní úpravy). Dále by byl nutný zásah do organizačních struktur Úřadu pro civilní letectví (Ministerstva dopravy), Ministerstva obrany, Ministerstva vnitra, popř. Ministerstva financí a větší zásah do ostatních právních předpisů. Varianta vyvolává náklady.

Věcný záměr zákona o vojenském letectví schválila vláda usnesením č. 484 dne 4. července 2012 a uložila ministru obrany předložit návrh zákona o vojenském letectví. Z toho důvodu jsou předkládány a vyhodnocovány již pouze 2 varianty řešení, a to varianta I - nulová a varianta II – návrh zákona o vojenském letectví.

Pro účely dalšího hodnocení jsou tedy navrhovány tyto varianty:

VARIANTA I tzv. Nulová varianta – nepřijetí žádné právní úpravy s následky uvedenými v bodě 1.6.

VARIANTA II – návrh zákona o vojenském letectví, který sjednotí a doplní stávající roztříštěnou právní úpravu do jednoho právního předpisu.

3. Vyhodnocení nákladů a přínosů

3.1 Identifikace nákladů a přínosů

Při volbě VARIANTY I nebude právní řád České republiky obsahovat potřebné vymezení pravomocí pro Ministerstvo obrany v oblasti stanovení požadavků na způsobilost vojenského leteckého personálu, schvalování způsobilosti vojenské letecké techniky a v oblasti létání vojenských letadel mimo ozbrojené síly České republiky a s tím související podnikatelské aktivity, což by mohlo mít negativní vliv na bezpečnost letového provozu. Právní úprava základních oblastí vojenského letectví a jeho provázání s letectvím civilním by znatelně chyběla.

Účelem VARIANTY II, tedy předloženého návrhu nové právní úpravy, je systémově sjednotit oblast výkonu státní správy v oblasti vojenského letectví. Návrh zavádí výběr poplatků, které jsou obvyklé v civilním letectví, sankce za porušení zákona a vymahatelnost rozhodnutí Ministerstva obrany. Návrh dále stanoví ekvivalenty civilního vzdělání pro výkon činností vojenského leteckého personálu. Návrh rovněž vytváří lépe definovaný rámec pro zajištění výkonu státní správy, zjednoduší aplikovatelnost připravovaných sjednocujících postupů v rámci NATO a zvýší právní jistotu v podnikání v této oblasti. Očekávaným pozitivním výsledkem je ucelené a přehledné stanovení požadavků na způsobilost vojenského leteckého personálu a v důsledku toho vyšší zajištění bezpečnosti letového provozu a větší čitelnost požadavků státu na podnikání ve vojenském letectví.

3.2 Náklady

Provozní náklady v obou posuzovaných variantách jsou již dnes kalkulovány v rámci rozpočtové kapitoly Ministerstva obrany.

Současné obsazení **Odboru vojenského letectví** Ministerstva obrany, který **zajišťuje výkon státní správy v oblasti vojenského letectví v organizační struktuře Ministerstva obrany,** tvoří 21 vojáků z povolání (z toho 5 aktivních pilotů, 1 aktivní palubní technik, 1 aktivní řídící letového provozu) a 6 občanských zaměstnanců. K 1. dubnu 2013 se k odboru převedl od Inspekce ministra obrany orgán pro zjišťování příčin leteckých nehod, který tvoří 6 vojáků z povolání (z toho 2 aktivní piloti, 1 aktivní řídící letového provozu, 3 specialisté technického personálu) a 1 občanský zaměstnanec. Organizační struktura je s ohledem na agendu Odboru vojenského letectví poddimenzována přibližně o 5 zaměstnanců. V souvislosti s novou právní úpravou by mohlo dojít souběžně k vyřešení nedostatku personálních kapacit, nicméně nejedná se o požadavek, kterým by byl návrh právní úpravy podmíněn.

Jedná se o náklady na platové prostředky, cestovné na vnitrostátní služební a pracovní cesty, služební zahraniční cesty a náklady na kancelářské potřeby v celkové výši **cca 7,7 mil. Kč ročně.** V této částce nejsou zahrnuty náklady na provoz budov.

Navrhovaná právní úprava bude mít mírný dopad na podnikatelské prostředí, a to pokud se jedná o poplatky v oblasti úkonů spojených s vedením seznamu vojenských letadel České republiky (zápis, výmaz, změna údajů, zápis zástavního práva apod.) a schvalování způsobilosti vojenské letecké techniky. Soukromé subjekty budou rovněž povinny platit úhrady za některé služby poskytované v oblasti letectví. Výše poplatků a úhrad je odvozena od výše poplatků a úhrad za obdobné úkony v civilním letectví. Poplatky jsou vzhledem k malému spektru regulovaných osob navýšeny koeficientem 1,5 až 1,8. V části čtvrté návrhu zákona je navržena změna zákona o správních poplatcích s tím, že se doplňuje nová položka 164, ve které je upravena výše navrhovaných poplatků ve vojenském letectví. Celkovou výši nákladů vznikajících na straně subjektů podnikajících v oblasti vojenského letectví z titulu placení poplatků a úhrad, která se odvíjí od aktivity těchto subjektů, však lze s ohledem na různorodost podnikatelských aktivit v současné době pouze odhadnout.

Druhy nákladů a jejich odhadovaná výše:

- právnické a fyzické osoby oprávněné k činnostem podle § 72 odst. 2 podnikají v průměru ve 3 oborech, které vyžadují vydání oprávnění podle tohoto zákona, pokud jde o příbuzné obory, rozsah platnosti oprávnění se pouze rozšiřuje; náklady na správních poplatcích činí na jednu právnickou nebo fyzickou osobu celkem 35 000 Kč;
- schvalování způsobilosti vojenské letecké techniky podle § 50 u vojenského letadla je rozloženo do několika úkonů, a to schválení typové způsobilosti a schválení letové způsobilosti. Typová způsobilost je ve vojenském letectví schvalována výjimečně. V současné době ministerstvo schvaluje typovou způsobilost vojenského letadla EV-55M EVEKTOR. Žadatel nese náklady ověřování způsobilosti, které zajišťují organizace pověřené ministerstvem. Cena zkoušek je nejdražší položkou, kterou žadatel vynakládá na schválení způsobilosti. Dále pak hradí správní poplatek ve výši 30-150 000 Kč dle druhu vojenské letecké techniky.

  Letová způsobilost je schvalována se zahájením provozu a náklady na správní poplatek jsou hrazeny jen jednou v navrhované výši 2 000 Kč.

  Během provozu je možné realizovat změny typového návrhu k rozšíření a zlepšení vlastností dané vojenské letecké techniky. Ministerstvo po schválení těchto změn vydává doplňkové typové osvědčení. Náklady se dělí na úkony ověřování způsobilosti a správní poplatek. Schvalování způsobilosti ostatní vojenské letecké techniky nevybočuje z tohoto schématu;
- úhrady za užívání vojenského letiště a za poskytnuté letové provozní služby podle § 132 jsou závislé na četnosti letového provozu. Jako příklad lze uvést, že Správa letiště Pardubice vyúčtovala za rok 2012 přibližovací poplatky firmě East Bohemian Airport a.s.

Pardubice v celkové výši 3 181 659 Kč a firmě LOM PRAHA s. p. v celkové výši 9 275 409 Kč;

- další úhrady dle přílohy k návrhu zákona jsou stanoveny s ohledem na možnost operativního přezkušování vojenského leteckého personálu ze znalosti anglického jazyka, který je cvičen v rámci plnění úkolů vyplývajících z mezinárodních smluvních závazků České republiky o společné obraně proti napadení anebo možnost ověřit znalosti operátorů rádiových stanic pro právnické a fyzické osoby, které mají vydané oprávnění k přípravě na vojenské letecké technice.

3.3 Přínosy

VARIANTA I neobsahuje žádné přínosy.

VARIANTA II zahrnuje přínosy v podobě ucelené a přehledné právní úpravy, která řeší různorodou problematiku vojenského letectví komplexně. Návrh předpokládá také pozitivní dopad na podnikatelské prostředí, když umožní, aby na trh s vojenskou leteckou technikou vstoupily subjekty (střední i malé podniky), které splňují zákonem požadované podmínky – viz bod 1.6. Předkládaný návrh zákona obsahuje úpravu způsobilosti vojenského leteckého personálu a způsobilosti vojenské letecké techniky, úpravu užívání vojenských letišť a vojenských leteckých staveb, užívání vzdušného prostoru, letecké služby, způsobilost právnických a fyzických osob nakládajících s vojenskou leteckou technikou, státní správu ve vojenském letectví, správní delikty a druhy úhrad, jejich výši a výjimky z těchto úhrad. Vzhledem k tomu, že Česká republika ve spolupráci s USA a Chorvatskem provádí výcvik příslušníků cizích ozbrojených sil, pro znázornění různorodosti upravované problematiky je vložena následující informace o výcviku afghánských pilotů vrtulníků.

Mladí afghánští piloti pod vedením českých instruktorů

	Čeští letečtí instruktoři z 8. jednotky AAT (Air Advisory Team) v Kábulu připravují skupinu afghánských pilotů na závěrečnou fázi výcviku před začleněním do reálného leteckého života. Někteří z afghánských pilotů prošli také výcvikem v České republice a svoji přípravu zde hodnotí jako velmi přínosnou.
	Kulisami tohoto náročného výcviku jsou afghánské hory západně od Bagramu s nádhernou scenérií předhůří Hindúkuše na východě. Velký podíl na bezpečnosti a kvalitě výcviku mají také pozemní specialisté údržby, kteří připravují vrtulníky k letu, provádějí nezbytné práce při údržbě a mentorují afghánské techniky. Mezi stěžejní úkoly české jednotky AAT patří zalétávací lety vrtulníků po opravách a předepsaných pracích, kde značná část odpovědnosti spočívá na bedrech palubního inženýra

	(technika).
	Palubní technik se spolu s palubním střelcem podílí na výcviku palubních techniků a střelců AAF (Afghánských vzdušných sil) a jsou dalšími velmi důležitými členy týmu.
Nová generace afghánských pilotů vrtulníků prošla základním výcvikem v USA a někteří také zdokonalovacím výcvikem na trenažéru v HTP Ostrava a.s. (Helicopter Training Point) a CLV (Centrum leteckého výcviku) Pardubice, které je součástí LOM PRAHA s. p., kde absolvovali nejprve pozemní přípravu a poté praktický letecký výcvik a přeškolení na ruské vrtulníky Mi-17. Jsou mladí, vzdělaní, nemají problém s komunikací v angličtině a podle slov jednoho z českých instruktorů jsou výraznou nadějí pro budoucnost afghánských vzdušných sil. Závěrečná fáze výcviku afghánských pilotů, která je vedena z letiště KAIA (Kabul International Airport), zahrnuje mimo jiné létání a výcvik pilotáže ve vysokohorských podmínkách, nácvik přistání do neznámého vysokohorského terénu a nácvik skupinové slétanosti – tedy schopnosti létat ve skupinách, reagovat na neočekávané události a koordinovat svoji činnost s ostatními vrtulníky a nácvik správných taktických postupů.	

3.4 Vyhodnocení nákladů a přínosů variant

Při volbě VARIANTY I nebude právní řád České republiky obsahovat potřebné vymezení pravomocí pro Ministerstvo obrany v oblasti způsobilosti vojenského leteckého personálu, schvalování způsobilosti poskytovatelů leteckých služeb, způsobilosti letišť, stanovení poplatků, úhrad a institutů pro zavedení vymahatelnosti práva. Varianta nemá dopad na státní rozpočet.

VARIANTA II umožňuje přijetí samostatné právní úpravy pro oblast vojenského letectví. Dosud roztříštěná platná právní úprava bude v ucelené podobě, která bude z hlediska aplikace a interpretace práva jednodušší a pro adresáty této právní normy přehlednější, čímž dojde k zamezení vzniku aplikačních a kompetenčních nejasností. Předpokládá se pozitivní dopad na podnikatelské prostředí v případě rozšíření trhu s vojenskou leteckou technikou o malé a střední podnikatele za splnění zákonem požadovaných podmínek. Přijetí této varianty nemá negativní dopad na státní rozpočet, neboť výkon státní správy v oblasti vojenského letectví zajišťuje Odbor vojenského letectví – viz bod 3.2. Jako pozitivní dopad na státní rozpočet lze očekávat platby v oblasti navrhovaných poplatků a úhrad včetně vymáhaných pokut v přestupkovém řízení.

4. Návrh řešení

4.1 Stanovení pořadí variant a výběr nejvhodnějšího řešení

Ministerstvo obrany i vláda České republiky vyhodnotily jako nejoptimálnější VARIANTU II, a proto je předkládán návrh zákona o vojenském letectví. Tato varianta se jeví jako nejoptimálnější pro komplexnost pojetí právní úpravy výkonu státní správy v oblasti vojenského letectví i tím, že **nevyžaduje žádné dodatečné náklady na státní rozpočet ani na ostatní veřejné rozpočty.**

5. Implementace doporučené varianty a vynucování

Za implementaci regulace bude odpovědné Ministerstvo obrany. U regulovaných subjektů mimo Ministerstvo obrany se nepředpokládá výkon dalších činností nad úroveň stávající regulace a nedochází tak ke zvýšení administrativní zátěže vůči podnikatelským subjektům**.** Při vynucování regulace bude hlavní úlohu hrát Ministerstvo obrany. Bude tak činit i nadále v součinnosti s Ministerstvem dopravy a Úřadem pro civilní letectví v rámci stávající spolupráce, která je na velmi dobré úrovni.

6. Přezkum účinnosti regulace

Zákon o vojenském letectví, včetně prováděcích vyhlášek, má nabýt účinnosti v roce 2014. Lhůta pro přezkum účinnosti je stanovena na rok 2017.

7. Konzultace a zdroje dat

Návrh zákona byl konzultován s těmito subjekty:

- Ministerstvo dopravy (na pracovní úrovni) ve vybraných oblastech;
- Úřad pro civilní letectví (na pracovní úrovni) ve vybraných oblastech;
- Celní správa České republiky (na pracovní úrovni) ve vybraných oblastech;
- Odbor komptability Úřadu vlády a Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví v otázkách zavádění práva Evropské unie nad rámec platné právní úpravy a zavedení českých obranných standardů do návrhu zákona.

V souladu s Obecnými zásadami pro hodnocení dopadů regulace RIA (Regulatory Impact Assessment) byly osloveny tyto subjekty:

- Řízení letového provozu s.p., Regionální letiště Přerov a.s., East Bohemian Airport a.s., Asociace leteckých výrobců České republiky, LOM PRAHA s.p., Aero Vodochody AEROSPACE a.s., JAGELLO 2000 – Sdružení pro euroatlantickou spolupráci, Asociace leteckých provozovatelů České republiky, Letecká amatérská asociace České republiky a Rohde&Schwarz – Praha, s.r.o..

Také odborná veřejnost byla seznámena a průběžně informována o návrhu zákona formou prezentací na jednání Parlamentního podvýboru pro vědu, výzkum, letectví a kosmonautiku Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky v roce 2012 a 2013. Dále pak na jednání Výboru pro obranu Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky dne 29. května 2013.

8. Kontakt na zpracovatele RIA

plk. Ing. Václav Česal (věcný gestor)
Ministerstvo obrany – odbor vojenského letectví
tel. 973 211 102, e-mail cesalv@army.cz

Mgr. Ludmila Lopatová (legislativní gestor)
Ministerstvo obrany – Odbor legislativní a analytický Kab MO
tel. 973 200 092, e-mail lopatoval@army.cz

B) Soulad s ústavním pořádkem České republiky

Návrh zákona vychází ze zásad uvedených v Ústavě České republiky, zejména ze zásady svrchovanosti a zákonnosti. V čl. 43 Ústavy je mimo jiné stanoveno, že Parlament rozhoduje o účasti České republiky v obranných systémech mezinárodní organizace, jíž je Česká republika členem, vyslovuje souhlas s vysláním ozbrojených sil České republiky mimo území České republiky a s pobytem ozbrojených sil jiných států na území České republiky, nejsou-li taková rozhodnutí vyhrazena vládě. Navrhovaná právní úprava vychází, a je v souladu s ústavním zákonem č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky, zejména s jeho články 1, 2 a 3. V ustanovení § 3 návrhu zákona je stanoveno, že úkoly Armády České republiky jako jedné ze složek ozbrojených sil České republiky při zajišťování bezpečnosti a obrany České republiky jsou v oblasti vojenského letectví plněny prostřednictvím vojáků v činné službě.

Návrh zákona o vojenském letectví je v souladu s ústavním pořádkem České republiky.

C) Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s předpisy EU

Jak bylo uvedeno v bodě 1.3, **oblast vojenského letectví není v rámci EU přímo regulována.** Obecně lze na oblast vojenského letectví vztáhnout ustanovení Smluv, tedy Smlouvy o fungování Evropské Unie (oblast dopravy) a dále Smlouvy o Evropské unii (v části týkající se společné zahraniční a bezpečnostní politiky, konkrétně postupného vymezování společné obranné politiky Unie).

Oblast civilního letectví je upravena řadou sekundárních předpisů, a to především nařízeními. Většina z nich obsahuje ustanovení, kterými se vymezují k vojenskému letectví.

Jedná se o tato nařízení:

Nařízení EPaR 549/2004/ES, v čl. 1 odst. 2 **stanoví, že se nevztahuje na vojenské činnosti a výcvik.**

Nařízení EPaR 550/2004/ES, upravuje v čl. 11 vztah k vojenským orgánům na bázi přijetí dohod mezi civilními a vojenskými orgány v konkrétním státě. Jinak se omezuje pouze na stanovení potřeby udržovat mezi poskytovateli navigačních služeb a vojenskými orgány úzkou spolupráci při řízení činností s potenciálem ovlivnit obecný letový provoz (bod 16. preambule).

Nařízení EPaR 551/2004/ES, vymezuje vztah k vojenskému letectví opět pouze obecně na úrovni spolupráce a konzultace mezi civilními a vojenskými orgány, příp. na úrovni přihlédnutí k vojenským potřebám a požadavkům.

Nařízení EPaR č. 552/2004/ES, pracuje v Příloze II., Části A opět s formou pouhé koordinace civilního a vojenského sektoru.

Nařízení EPaR 216/2008/ES, Čl. 1 odst. 2 tohoto nařízení obsahuje negativní vymezení své působnosti a vyplývá z něj, že tento předpis není (přímo) použitelný na vztahy týkající se vojenských sil, pokud nejsou poskytovány služby veřejnému civilnímu provozu.

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 (dále jen „**nařízení Komise 805/2011/EU**“). Nařízení se vztahuje na řídící letového provozu, kteří poskytují služby veřejnému civilnímu provozu na vojenských letištích. Ministerstvo obrany v rámci návrhu zákona přejímá právní úpravu ve vymezeném rozsahu podle tohoto nařízení, a to ve znění k 10. srpnu 2011.

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, v platném znění (dále jen „**nařízení Komise 1178/2011/EU**“). Nařízení se na vojenské letectví nevztahuje, Ministerstvo obrany v rámci návrhu zákona přejímá část právní úpravy z tohoto nařízení, vztahující se k výcvikovým organizacím, výcviku letových posádek a využívání simulační techniky v leteckém výcviku, ve znění **Nařízení Komise (EU) č. 290/2012,** a to ve znění k 30. březnu 2012.

Nařízení Komise (EU) č. 1034/2011 ze dne 17. října 2011, o dohledu nad provozní bezpečností uspořádání letového provozu (ATM) a letových navigačních služeb a o změně nařízení (EU) č. 691/2010 (dále jen „**nařízení Komise 1034/2011/EU**“). Aplikuje se pouze v případech, kdy vojenské služby jsou poskytovány veřejnému civilnímu letovému provozu.

Nařízení Komise (EU) č. 1035/2011 ze dne 17. října 2011, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb a mění nařízení (ES) č. 482/2008 a (EU) č. 691/2010 (dále jen „**nařízení Komise 1035/2011/EU**“). Toto nařízení se nevztahuje na poskytování letových navigačních služeb, které poskytuje armáda. Aplikuje se v případech, kdy vojenské letové navigační služby jsou poskytovány veřejnému civilnímu letovému provozu.

Evropské právo tedy upravuje oblast vojenského letectví pouze okrajově, ale je nutné počítat s faktem, že vojenská letadla sdílí vzdušný prostor spolu s letadly civilními. Je proto nanejvýš vhodné přiměřeně použít osvědčené instituty civilního letectví (schvalování způsobilosti letecké techniky, personálu aj.) a převzít tak tuto úpravu ve vhodném rozsahu i pro účely vojenského letectví.

Z uvedeného principu vychází i výše uvedené nařízení EPaR 216/2008/ES, které v čl. 1 odst. 3 (s odkazem na přílohy) upravuje, za jakých podmínek je umožněno vojenským zařízením veřejné využití a za jakých podmínek lze služby vojenského personálu poskytovat veřejnosti. K uvedenému se vztahuje i výše uvedené **prováděcí nařízení Komise 805/2011/EU,** jež **výslovně umožňuje použít právní úpravu v něm obsaženou na vojenský personál poskytující služby veřejnosti** (čl. 2 odst. 4).

Právním předpisem, který implementoval a musí i nadále implementovat v celém rozsahu právo EU v oblasti letectví, je zákon o civilním letectví. **Návrh zákona o vojenském letectví neimplementuje právo EU,** ale pouze přejímá platnou právní úpravu ze zákona o civilním letectví, která se vztahovala rovněž na vybrané kategorie vojenského leteckého personálu.

Návrh zákona o vojenském letectví je tak s předpisy EU plně slučitelný.

D) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je ČR vázána

Na oblast vojenského letectví se vztahují následující mezinárodní smlouvy:

a) Severoatlantická smlouva ze dne 12. března 1999, vyhlášená ve Sbírce zákonů České republiky pod č. 66/1999 Sb. m. s., jejímž cílem je dle čl. 3 vzájemnou pomocí udržovat a

rozvíjet individuální a kolektivní schopnost stran smlouvy odolat ozbrojenému útoku. Jedním z cílů této smlouvy a ze závazků, které vyplývají pro Českou republiku, je standardizovat požadavky na způsobilost vojenského leteckého personálu, vojenské letecké techniky, vojenských leteckých služeb a postupů jejich schvalování za účelem dosažení shody těchto požadavků mezi jednotlivými smluvními státy. V současné době je zaznamenán příklon k normám ICAO a EASA.

b) Dohoda mezi členskými státy Severoatlantické smlouvy a ostatními státy zúčastněnými v Partnerství pro mír o statutu jejich ozbrojených sil ze dne 3. ledna 1996, vyhlášená ve Sbírce zákonů České republiky pod č. 297/1996 Sb. m. s., jejímž cílem je vytvořit pravidla pro pobyt vojsk na území signatářů Severoatlantické smlouvy a ostatních států zúčastněných v Partnerství pro mír. Tato smlouva vymezuje postavení ministerstva vůči příslušníkům cizích ozbrojených sil, které budou plnit úkoly v České republice v rámci leteckých cvičení a výuky a výcviku na vojenské letecké technice.

c) Úmluva o mezinárodním civilním letectví ze dne 7. prosince 1944 (tzv. Chicagská úmluva), vyhlášená ve Sbírce zákonů a nařízení republiky Československé pod č. 147/1947 Sb. z. a n., jejímž cílem bylo vytvořit, sjednotit a kodifikovat základní zásady a pravidla zaručující bezpečnost a rozvoj civilního letectví. Chicagská úmluva navíc ustavila Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO) se sídlem v Montrealu. Tato mezinárodní odborná organizace byla členskými státy zmocněna přijímat mezinárodní normy a doporučení. Na základě této Úmluvy proběhla transformace vojenského letectví na standardy ICAO, které se především dotkly vojenských systémů řízení a zabezpečení letového provozu a související zabezpečovací techniky.

d) Mezinárodní úmluva č. 130/2004 Sb. m. s., o spolupráci při zajišťování bezpečnosti letového provozu – Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL), která je zaměřena zejména na bezpečnost letecké navigace.

e) Smlouva o Evropské unii, jejíž ustanovení se obecně vztahují na vojenské letectví v oblasti dopravy **a Smlouva o fungování Evropské unie,** a to v části týkající se společné zahraniční a bezpečnostní politiky, konkrétně postupného vymezování společné obranné politiky Unie.

f) Úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod, v platném znění – návrh zákona neporušuje základní principy ochrany lidských práv a základních svobod a je tak s touto Úmluvou v souladu.

Návrh zákona o vojenském letectví je s uvedenými mezinárodními smlouvami v souladu.

E) Sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením a národnostní menšiny a dopady na životní prostředí

Navrhovaná právní úprava neobsahuje ustanovení, která by vyvolávala nežádoucí sociální dopady.

Dopady na životní prostředí jsou v rámci leteckého provozu evidentní, ať už se jedná o produkci emisí nebo hlukovou zátěž obdobně jako v automobilové dopravě, ale v rámci vojenské letecké techniky, kterou využívá armáda pro plnění úkolů ozbrojených sil, není v této technické oblasti regulace.

K tomu je třeba uvést, že v okolí vojenských letišť se zřizují ochranná pásma za účelem zamezení hlukové zátěže obyvatelstva podle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Výrobce nebo konstrukční kancelář nebo provozovatel vojenského letadla žádá ministerstvo o vydání osvědčení hlukové způsobilosti v rámci schvalování typové způsobilosti letadla. Při uznávání způsobilosti vojenského letadla určeného pro plnění úkolů letecké dopravy ústavních činitelů uzná ministerstvo doklady výrobce potvrzující splnění požadavků právních předpisů o ochraně životního prostředí pro hluk při provozu letadel a vydá osvědčení o hlukové způsobilosti.

F) Zhodnocení dopadů navrhované právní úpravy ve vztahu k zákazu diskriminace

Oblast vojenského letectví je oblastí velmi specifickou, která předpokládá splnění náročných požadavků na zdravotní způsobilost vojenského leteckého personálu, obzvlášť na posádku vojenského letadla. Vysoké požadavky na odbornou a jazykovou způsobilost vojenského leteckého personálu a kontroly této způsobilosti jsou v souladu s požadavky na zajišťování bezpečnosti a ochrany leteckého provozu. Systém schvalování způsobilosti nerozlišuje jednotlivé fyzické osoby podle jejich pohlaví, národnosti nebo sociálního původu či politické příslušnosti. Vojáci z povolání nesmí být podle zákona o vojácích z povolání příslušníky žádné politické strany. U zaměstnanců v ministerstvu a ostatních fyzických osob se politická příslušnost nezjišťuje. Na vojenský letecký personál jsou kladeny rovné požadavky, které zohledňují jednotlivé kategorie popřípadě kvalifikace vojenského leteckého personálu. Určitý logický rozdíl vzniká, pokud srovnáme požadavky na vojáky v činné službě s požadavky na ostatní fyzické osoby. Na vojáky v činné službě jsou kladeny vyšší nároky, např. pokud se týká jazykové způsobilosti, u některých kvalifikací rovněž na zdravotní způsobilost. Nicméně tato skutečnost vychází z charakteru vojenské služby, a proto nelze hovořit o diskriminaci. Ministerstvo obrany v rámci prevence a zabránění případného diskriminačního chování zřídilo funkci **hlavního inspektora ochrany lidských práv**, který zpracovává koncepci a provádí analytickou činnost v oblasti ochrany lidských práv v rezortu obrany, zejména v oblasti vojenského zdravotnictví a školství, služebně a pracovněprávních vztahů, kázeňského práva, ochrany lidských práv a správních činností. Vojáci se mohou s případnými stížnostmi v této oblasti přímo obracet na hlavního inspektora ochrany lidských práv podle čl. 18 **Základního řádu ozbrojených sil České republiky.** Hlavní inspektor ochrany lidských práv se podílí na činnosti výborů Rady vlády České republiky pro lidská práva, na stanovení koncepcí prevence sociálně nežádoucích jevů a prevence kriminality a stanovení priorit v oblasti rovných příležitostí mužů a žen a v oblasti národnostních menšin. Také zastupuje Ministerstvo obrany v Radě vlády České republiky pro lidská práva jako její stálý člen. Rovněž spolupracuje se zmocněncem vlády České republiky pro lidská práva, zmocněncem vlády České republiky pro zastupování České republiky před Evropským soudem pro lidská práva a Veřejným ochráncem práv.

G) Zhodnocení dopadů ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

V tomto bodě je třeba obecně konstatovat, že **právo na soukromí** není komplexně definováno žádnou mezinárodní smlouvou ani vnitrostátními právními předpisy. Právo na soukromí ve své podstatě nepředstavuje jednotné právo, ale je komplexem celé řady dílčích práv (např. právo na rodinný život, právo na ochranu listovního tajemství, právo na ochranu podoby apod.). Pokud jde o vymezení práva na soukromí, jedná se o právo univerzální a dynamické, legislativa není schopna včas reagovat na bouřlivý vývoj moderních technologií, které jsou schopné zasáhnout do soukromí člověka (např. internet a sociální sítě, mobilní telefony, GPS,

kamerové systémy atd.) a v důsledku toho nejsou nastaveny účinné **ochranné mechanismy a prostředky obrany.** Zde musejí důležitou roli zastávat soudy a jejich rozhodovací činnost.

Ministerstvo obrany zpracovává osobní údaje držitelů průkazu způsobilosti vojenského leteckého personálu za účelem zajištění ochrany těchto údajů a kontroly před potenciální protiprávní činností ve vztahu k pozměňování dat uvedených v průkazu způsobilosti. Data v rozsahu jméno, popřípadě jména, příjmení, popřípadě rodné příjmení, datum a místo narození, adresa místa trvalého pobytu, odbornost, přiznané kvalifikace, typová způsobilost (přiznaná způsobilost k práci na vojenské letecké technice, např. u pilota, technika letadla a technika leteckého pozemního zařízení) a doložky (např. místní doložka u řídícího letového provozu) jsou zpracovávána jednak elektronicky na počítačích, které nejsou napojeny na vnější počítačovou síť a jsou umístěny v místnosti, kde je přístup osob regulován. Pro případ možné ztráty dat jsou údaje vedeny i v listinné podobě a uloženy samostatně opět ve vyhrazené místnosti. O přístupu k těmto datům rozhoduje ředitel Odboru vojenského letectví ministerstva obrany. Po vyřazení těchto fyzických osob z rejstříku vojenského leteckého personálu jsou údaje likvidovány. Z důvodu zajištění kontroly a odborné správy způsobilosti osob jsou vedeny jednotlivými odbornými pracovišti další podpůrné rejstříky (o zdravotní způsobilosti, o způsobilosti k obsluze rádiových zařízení a o jazykové způsobilosti), neboť je třeba průběžně kontrolovat, zda některému z členů vojenského leteckého personálu nepropadá lhůta týkající se uvedených způsobilostí.

Žádná z uvedených evidencí není veřejná a není k nim umožněn dálkový přístup.

H) Zhodnocení korupčních rizik podle metodiky CIA

1. Přiměřenost

Předkládaný návrh zákona je svým rozsahem přiměřený a množina vztahů, které upravuje, se zásadně neliší od stávající zažité praxe, která vyplývá ze stávající právní úpravy vojenského letectví obsažené v zákoně o civilním letectví a v zákoně o ozbrojených silách.

Kompetence ministerstva jsou v návrhu zákona vyspecifikovány, nově jsou zavedeny sankce v oblasti správních deliktů, bez kterých je současná právní úprava bezzubá. Dále jsou nově upraveny oblasti, které vytvářely provozní nejasnosti ve vztahu k užívání vojenských letišť jinými (civilními) osobami a pro potřeby podpory zajištění operační přípravy státního území vzniká seznam vojenských letišť. Kompetence ministerstva nejsou ve srovnání s dosavadním právním stavem zásadním způsobem rozšiřovány.

2. Efektivita

Efektivní implementace regulace stanovená návrhem zákona je již odzkoušena podle stávající platné právní úpravy. Návrh zákona byl zpracován s cílem komplexnosti úpravy vojenského letectví, dále zvýšit čitelnost zavedených pravidel, aplikační jednoznačnost a vymahatelnost. Ve vztahu ke kontrole regulace nedochází k podstatným změnám, kontrolní mechanismy jsou nastaveny v souladu s kontrolním řádem účinným od 1. ledna 2014. Vynucování regulace přinese dílčí procesní změny v rámci udělování pokut za spáchané správní delikty ze strany právnických a podnikajících fyzických osob, protože porušení stanovených povinností se podle stávající právní úpravy v některých případech řeší omezováním rozsahu platnosti uděleného oprávnění. Udělená pokuta by měla tyto subjekty odradit od dalšího porušování stanovených povinností, ale zároveň je neomezit v podnikání, pokud nedošlo k zásadnímu porušení jejich povinností stanovených zákonem. Návrh zákona obsahuje postupy, podle kterých je ministerstvo schopno plošně kontrolovat a vynucovat dodržování regulace.

3. Odpovědnost

Návrh zákona vymezuje kompetence mezi vojenským a civilním letectvím, a to v oblasti schvalování provozu na vojenských letištích se smíšeným letovým provozem a na vojenských letištích, kde působí také civilní uživatel letiště. Výkon státní správy ve vojenském letectví je v působnosti ministerstva. Kompetence ministerstva jsou za účelem jejich čitelnosti samostatně upraveny v Hlavě VII návrhu zákona. K nadměrnému soustředění nebo rozdělení pravomocí ministerstva nedochází. V přípravné fázi bylo zvažováno zpracovat návrh zákona pro létání státních letadel (vojenských, policejních a celních), z tohoto hlediska by však docházelo k roztříštění odpovědnosti do 3 orgánů veřejné správy. Řešení přinášelo potřebu vytvoření samostatného úřadu. Od tohoto konceptu bylo nakonec upuštěno. Návrh zákona reguluje pouze oblast vojenského letectví, kterou spravuje ministerstvo, v některých oblastech v součinnosti s Ministerstvem dopravy a Úřadem pro civilní letectví. Velká část kompetencí je v rámci ministerstva přenesena na odbor vojenského letectví. Další část je vykonávána příslušnými odbornými složkami ministerstva. Dle návrhu zákona má ministerstvo možnost delegovat výkon státní správy na pověřené osoby. Hlavním cílem je zajistit výkon státního dozoru u výrobců vojenské letecké techniky, kdy ministerstvo cestou pověřené osoby ověřuje způsobilost a následně schvaluje každý jednotlivý výrobek. K tomu účelu využívá Úřad státního odborného dozoru jako osobu pověřenou výkonem státní zprávy. Další výraznou oblastí, kde se tento institut využívá již dnes, jsou různé druhy zkoušek, pro které ministerstvo nemá vybavení a za tímto účelem pověřuje jiné osoby. Nově v rámci návrhu zákona budou pověřováni také inspektoři vojenského leteckého personálu v procesu schvalování způsobilosti vojenského leteckého personálu a k zápisu do průkazu způsobilosti. Využití těchto institutů je žádoucí např. v zahraničních misích Armády České republiky. Odpovědnost osob za konkrétní rozhodnutí je jednoznačně dána Organizačním řádem ministerstva, popisem pracovní činnosti a vedenou spisovou agendou k jednotlivým správním řízením.

4. Opravné prostředky

Na řízení stanovená v návrhu zákona se uplatňují ustanovení zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), to znamená i na stížnost dle § 175 správního řádu na nesprávný postup ministerstva v průběhu řízení. Opravným prostředkem proti rozhodnutí odboru vojenského letectví MO je dle ustanovení § 152 správního řádu rozklad. O rozkladu rozhoduje rozkladová komise ministra obrany. Poučení adresáta o možnostech odvolání je nedílnou součástí každého rozhodnutí ve správním řízení. Zákon v žádném ustanovení nevylučuje aplikaci správního řádu, pouze v některých částech zavádí procesní odlišnosti v délce trvání správního řízení z hlediska náročnosti celého procesu řízení. Jedná se o schvalování typové způsobilosti vojenské letecké techniky, v rámci tohoto procesu probíhají desítky až stovky zkoušek vojenské letecké techniky a časově náročné provozní testy.

O stížnosti na postup pověřené osoby dle § 61 odst. 1 písm. a), b) a c) návrhu zákona rozhoduje odbor vojenského letectví MO.

5. Kontrolní mechanismy

Návrh zákona definuje systém odpovědnosti ve vojenském letectví např. v § 62 ve vztahu k povinnostem výrobce a provozovatele vojenské letecké techniky, v § 69 pro letecký provoz provozovatele vojenské letecké techniky, v § 77 a 78 pro práva a povinnosti pověřené osoby, v § 101 až 103 povinnosti provozovatele vojenského letiště, právnických a fyzických osob oprávněných k přípravě vojenského leteckého personálu na vojenské letecké technice a

provozovatele vojenského letadla, v § 125 až § 128 stanovení kompetencí při výkonu státní správy ve vojenském letectví.

Systém vnitřní kontroly návrh zákona nenastavuje, protože není zřizován samostatný úřad. Vnitřní kontrola odboru vojenského letectví MO vyplývá z nastavení tohoto systému v rámci ministerstva, které za tímto účelem má zřízenou Inspekci MO a odbor interního auditu. Přezkum přijímaných rozhodnutí náleží IMO a byl již v praxi mnohokrát aplikován. Pokud není spáchán trestný čin, sankční mechanismus se odvíjí od vnitřních předpisů ministerstva.

6. Váha jednotlivých kritérií

6.1 Poptávková stránka

V dané věci v řízení vždy rozhoduje jedna příslušná odborná složka ministerstva, ve věcech vojenského letectví je to odbor vojenského letectví MO. Pokud dochází k předání podání na jiný subjekt, ten je povinen tuto skutečnost účastníkovi řízení oznámit. Odpovědnost příslušných úředních osob za rozhodnutí lze předem zjistit telefonickým nebo písemným dotazem nebo na základě osobního jednání. Obdobně se postupuje při vydávání stanovisek.
Pro názornost je uvedeno, o čem a jak často ministerstvo, resp. odbor vojenského letectví, v průměru v kalendářním roce rozhoduje:

1) 80x o odborné způsobilosti vojenského leteckého personálu; vydává se zápis o zkoušce;
2) 60x o jazykové způsobilosti z anglické radiotelefonní frazeologie a letecké terminologie;
3) 1000x o vydání průkazu způsobilosti a prodloužení jeho platnosti nebo kvalifikací v něm uvedených; vydává se průkaz nebo se prodlužuje platnost záznamů v něm uvedených;
4) předpoklad 20x o odborné způsobilosti k obsluze vysílacích rádiových zařízení podle § 20 odst. 3), zápis do průkazu nebo vydání průkazu operátora (jedná se o novou agendu vyplývající z návrhu zákona);
5) 15x o schválení plánu přípravy; podpis plánu;
6) 20x o zápisu, nebo výmazu vojenského letadla do/z seznamu vojenských letadel; vydává se osvědčení;
7) 2x o schvalování typu vojenské letecké techniky nebo dílčích změn;
8) 110x o způsobilosti vojenské letecké techniky; nevydává se vždy rozhodnutí, ale užívá se i institutu § 154 správní řád;
9) 250x o příkazech k zachování letové způsobilosti a dodatečných instrukcí k zachování letové způsobilosti; vydává se příkaz;
10) 40x o způsobilosti k vývoji, projektování, výrobě, zkouškám, instalaci, údržbě, opravám, modifikacím nebo konstrukčním změnám vojenské letecké;
11) 4x o způsobilosti k přípravě na vojenské letecké technice;
12) předpoklad 5x o stanovení druhu vojenského letiště a o jeho změně podle § 79 odst. 1); (opět se jedná se o novou agendu);
13) 3x o zřízení ochranných pásmech kolem vojenských leteckých staveb; vydává se opatření obecné povahy;
14) 600x o činnostech v ochranných pásmech vojenských leteckých staveb; vydává se závazné stanovisko;
15) 5x o povolení leteckého veřejného vystoupení;
16) 10x o vyslovení souhlasu s letovým vystoupením na veřejnosti, rozhodnutí se nevydává;

Pro rozhodování a kontrolu výkonu veřejné správy v daných oblastech jsou nezbytné specifické odborné znalosti. Pro přezkum rozhodnutí zpravidla postačuje znalost procesních pravidel.

6.2 Nabídková stránka

Identifikace klíčových dotčených subjektů

V rámci praktického výkonu činností výkonu státní správy ve vojenském letectví lze oblasti, kde by mohla vzniknout korupční rizika, rozdělit do několika částí, a to ve vztahu ke schvalování, povolování, evidenci a vydávání závazných stanovisek k:

a) způsobilosti fyzických osob;
b) způsobilosti vojenské letecké techniky;
c) způsobilosti právnických a fyzických podnikajících osob;
d) vydávání povolení k užívání vojenských letišť dalšími právnickými a fyzickými osobami;
e) vydávání povolení k veřejným leteckým vystoupením;
f) zřizování staveb v ochranných pásmech.

K tomu lze přiřadit následující skupiny právnických a fyzických osob:

ad a)
Fyzická osoba jako žadatel o vydání průkazu způsobilosti vojenského leteckého personálu, průkazu operátora vysílacích radiových zařízení, prodloužení kvalifikací a doložek v něm uvedených, přezkoušení z odborné a jazykové způsobilosti a posouzení zdravotní způsobilosti. Dále fyzická osoba jako držitel průkazu způsobilosti, vůči které je vykonáván státní dozor nad výkonem činností ve vojenském letectví;

Dotčenými subjekty jsou například fyzické osoby ve služebním nebo zaměstnaneckém poměru u:

- útvarů a zařízení ozbrojených sil České republiky a spojeneckých států;
- LOM PRAHA s. p.;
- Aero Vodochody AEROSPACE a. s.;
- EVEKTOR s.r.o.;
- HTP Ostrava CZ a.s.

ad b)
Právnická osoba, podnikající a nepodnikající fyzická osoba jako vlastník nebo provozovatel vojenské letecké techniky, která žádá o schválení způsobilosti této techniky (typové, letové, provozní atd.), o zápis, výmaz do nebo ze seznamu vojenských letadel. Dále jako držitel příslušných osvědčení k vojenské letecké technice, vůči které je vykonáván státní dozor nad provozem a údržbou;

Dotčenými subjekty jsou například:

- útvary ozbrojených sil České republiky;
- LOM PRAHA s.p.;
- Aero Vodochody AEROSPACE a.s.;
- EVEKTOR s.r.o.;
- HTP Ostrava CZ a.s.;
- ALES, s.r.o. atd.

ad c)
Právnická a fyzická podnikající osoba jako osoba, která žádá o vydání oprávnění k vývoji, projektování, výrobě, zkouškám, instalaci, údržbě, opravám, modifikacím nebo konstrukčním změnám vojenské letecké techniky a k přípravě na vojenské letecké technice. Dále právnická a

fyzická podnikající osoba jako držitel oprávnění k těmto činnostem, vůči které je vykonáván státní dozor nad činností;

Následující dotčené subjekty jsou významnými podniky v průmyslu a letectví, příkladem lze uvést:

- LOM PRAHA s. p.;
- Aero Vodochody AEROSPACE a. s.;
- ALES, s.r.o.;
- Aircraft Industries a. s.;
- ATS-TELCOM Praha a. s.;
- AVIATION SERVICE a. s.;
- Česká letecká servisní a. s.;
- DICOM ARMY, s.r.o.;
- ELDIS Pardubice s.r.o.;
- ERA Pardubice s.r.o.;
- EVEKTOR s.r.o.;
- HTP Ostrava CZ a. s.,
- JIHLAVAN, a.s.;
- LD Aviation Prague s.r.o.;
- Phoenix-Zeppelin s.r.o.;
- ROHDE&SCHWARZ-Praha, s.r.o.;
- T-CZ, a.s.

Jedná se o zavedené firmy s vysokou odborností a profesionalitou v oblasti letectví, se kterými ministerstvo úspěšně spolupracuje již řadu let, některé se sdružují v asociacích jako je Asociace obranného průmyslu a Asociaci leteckých výrobců. Ministerstvo nezaznamenalo korupční kauzy, které by se vztahovaly k uvedeným firmám. Všichni žadatelé, ať se jedná o právnické nebo podnikající či nepodnikající fyzické osoby, musí splnit zákonem požadované podmínky pro udělení oprávnění, a to bez výjimky. V průběhu správního řízení může být při posuzování předložených dokladů v případě pochybností prověřena majetková struktura žadatele, ale z pohledu ministerstva se jedná o transparentní subjekty, neboť spolupráce s většinou z nich je dlouhodobá a prověřená.

ad d)
Právnická nebo fyzická osoba jako žadatel a provozovatel letecké techniky žádající o vydání povolení k užívání vojenského letiště;

Dotčenými subjekty jsou například:

- LOM PRAHA s.p.;
- LD Aviation Prague s.r.o.;
- Aerotaxi s.r.o.;
- Česká letecká servisní a.s.;
- SECAR BOHEMIA a.s. atd.

ad e)
Právnická osoba, podnikající a nepodnikající fyzická osoba jako žadatel o vydání povolení k leteckému veřejnému vystoupení. Dále právnická osoba, podnikající a nepodnikající fyzická osoba jako držitel povolení k leteckému veřejnému vystoupení, vůči které je vykonáván státní dozor nad organizací akce;

Příklad dotčených subjektů:

- Jagello 2000 – Sdružení pro euroatlantickou spolupráci;
- vojenské útvary Armády České republiky.

ad f)
Právnická osoba, podnikající a nepodnikající fyzická osoba jako předkladatel projektové dokumentace ke zřizování staveb v ochranných pásmech vojenských letišť a ochranných pásmech vojenských leteckých pozemních zařízení, ke kterým je vydáváno stanovisko v rámci stavebního řízení.

Typickým představitelem této skupiny je AGA – Letiště s.r.o.

7. Identifikace specifických korupčních rizik z pohledu klíčových dotčených subjektů

Charakter a míra zásahů do zájmů jednotlivých dotčených subjektů vychází ze stávající právní úpravy, a to ze zákona o ozbrojených silách ČR, zákona o civilním letectví a z přímo použitelných předpisů EU. Nově se regulace zavádí pouze v těchto oblastech:

7.1 způsobilost fyzických osob k obsluze vysílacích rádiových zařízení;
7.2 vydávání povolení k užívání vojenských letišť dalšími právnickými a fyzickými osobami;
7.3 vydávání povolení k leteckému veřejnému vystoupení;
7.4 přestupkové řízení a vyměřování výše pokut.

Ke změnám v postavení dotčených subjektů ve srovnání se stávající právní úpravou nedochází, kromě regulace užívání vojenských letišť jinými subjekty než armádou. Tato oblast nebyla doposud regulována. Z hlediska transparentnosti zde dochází k výraznému posunu a jednoznačnému vymezení práv a povinností. Riziko korupce je v tomto případě minimalizováno zákonným požadavkem na vyjádření postoje vlády k povolení užívat vojenské letiště tímto subjektem.

8. Identifikace dopadů jednotlivých korupčních rizik a pravděpodobnosti, s níž mohou tyto dopady nastat

Výstupy regulace nejsou předmětem šetření nebo pochybností v souvislosti s korupcí, obcházením zákona nebo vznikem šedé ekonomiky. V současné době se oblastí povolování civilního létání z vojenských letišť zabývá Generální štáb Armády České republiky, a to z důvodu vhodnosti nastavení systému a omezení počtu civilních uživatelů na vojenských letištích a zavedení jednoznačných pravidel jejich působení ve vojenských objektech.

9. Identifikace variantních řešení, jak lze omezit nebo eliminovat rizika (zmenšit jejich dopady nebo snížit pravděpodobnost jejich výskytu)

Předložený návrh zákona omezuje korupční rizika tím, že jasně specifikuje podmínky, podle kterých bude rozhodováno u žadatelů všech skupin. V případě splnění zákonných požadavků je žádosti vyhověno, v opačném případě je v odůvodnění rozhodnutí uvedeno, jaké požadavky nebyly splněny, samozřejmě s možností podání opravného prostředku žadatelem. Snaha o maximální eliminaci korupčních rizik je zajišťována i tím, že splněním zákonných požadavků se zabývají zkušení odborníci v příslušných oborech posuzování způsobilosti vojenského leteckého personálu a vojenské letecké techniky. Jiné varianty omezení rizik není předkladatel schopen identifikovat.

10. Korupční potenciál dotčených subjektů

Korupční potenciál u dotčených subjektů včetně lobbyingu nebo kontaktů na politiky nelze vyloučit. Během přípravy návrhu zákona nebyla zaznamenána žádná snaha o účelovou úpravu návrhu. Nejsou známy případy korupčního jednání u těchto subjektů.

11. Vyhodnocení ztrát a přínosů vyplývajících z navrhované regulace pro dotčené subjekty

Pozitivem předložené právní úpravy je nesrovnatelně větší komplexnost a jednotnost, která zajistí větší čitelnost požadavků na uživatele této právní normy. Je omezena četnost vedených správních řízení, kterou nahrazuje kontrolní činnost. Zavedením sankcí jsou ministerstvu dány nástroje k vymáhání práva. Správní poplatky jsou určeny ke krytí výdajů ministerstva spojených s vedením správních řízení. Rozsah regulace jako takový nepřesahuje rozsah stávající právní úpravy, až na výjimky uvedené v bodě 2, a nedochází tak k neúměrnému navýšení požadavků státní správy. Zavedením správních poplatků nedochází k podstatnému zvýšení nákladů na životní cyklus výrobků.

12. Celkové zhodnocení korupčních rizik v dané oblasti před a po nabytí účinnosti navržené regulace

Ve vztahu k charakteru návrhu zákona, který primárně přebírá a sjednocuje stávající právní úpravu vojenského letectví v České republice, lze říci, že nevyvolá nebezpečí zvýšení korupce, nebude znesnadňovat odhalení korupčního jednání a neusnadňuje korupční jednání, a to především z důvodu zakotvení požadavků na jednotlivé skupiny žadatelů, což přispěje k jednoznačnosti výkladu právní úpravy.

Taktéž zavedením pravidel pro využívání vojenských letišť civilními provozovateli letecké techniky se sníží nebezpečí korupce v této oblasti.

13. Transparence a otevřená data

Protikorupční program Ministerstva obrany nastavuje jasné kontrolní mechanismy, podle kterých postupuje Inspekce ministra obrany (IMO) v oblasti prevence, zjišťování a postihu korupčního jednání. IMO je nejvyšším vnitřním kontrolním orgánem ministerstva odpovědným za provádění vnitřní kontroly při nakládání s veřejnými prostředky v působnosti resortu MO a je garantem mezirezortního programu proti korupci a ochrany lidských práv v resortu obrany.

Ministerstvo má zpracovaný a zveřejněný Přehled činností s reálným nebezpečím vzniku korupce a opatření k jejímu zamezení. Tento přehled obsahuje zmapované zdroje, kritická místa a druhy možného korupčního jednání, opatření proti korupčnímu jednání a kontrolní postup na dodržování těchto opatření. Uvedený přehled je rovněž průběžně vyhodnocován a aktualizován.

Dalším dokumentem zpracovaným a zveřejněným v souvislosti s bojem proti korupci je Soubor informací pro vojáky z povolání a občanské zaměstnance v rezortu MO, kteří se mohou setkat při plnění služebních a pracovních úkolů s korupcí. Tento dokument byl zpracován ve spolupráci s Vojenskou policií a má sloužit jako pomůcka pro všechny vojáky a občanské zaměstnance, kteří se při výkonu svých funkcí setkají s korupcí.

Uvedené dokumenty jsou pro veřejnost k dispozici na webových stránkách www.army.cz a pro zaměstnance ministerstva i na webové stránce Inspekce MO v intranetu Ministerstva obrany. Podněty lze zasílat do kontaktní schránky elektronické pošty korupce@army.cz. Zaslaná upozornění na možná korupční jednání jsou pravidelně prověřována.

Všechna kontrolní zjištění jsou zveřejňována ve formě, která je v souladu s ochranou osobních a citlivých údajů a s ochranou utajovaných informací.

Návrh zákona má vliv na dostupnost informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, a to především ve vztahu k vedeným rejstříkům a seznamům, které jsou neveřejné. Dále je nutné vzít v úvahu charakter vojenského letectví a Armády České republiky, popřípadě ozbrojených sil České republiky nebo spojeneckých ozbrojených sil. Nicméně v běžné provozní praxi ministerstvo podle tohoto zákona informace sděluje. Nejvíce dotazů směřuje na letovou činnost a na opatření k zabránění negativních vlivů z provozu vojenských letadel. Z rejstříků a seznamů budou informace předány pouze osobám, které prokáží právní zájem.

14. Shoda s praxí a přiměřenost

Ve vztahu ke schválenému věcnému záměru zákona o vojenském letectví je návrh zákona postaven na sjednocení právní úpravy do jednoho právního předpisu. Z tohoto hlediska převážná část právní úpravy vychází z již platné právní úpravy, to znamená, že se shoduje se známou dobrou praxí, s již zavedenými postupy a procesy ve vojenském letectví a částečně i v civilním letectví. Sankce jsou vyšší z hlediska rozsahu možných dopadů, ale stále jsou přiměřené ve srovnání se stávající legislativou.

15. Sběr dat

Sběr dat o zjištěných korupčních rizicích v oblasti vojenského letectví bude realizován na úrovni odboru vojenského letectví MO. Doposud se tak dělo pouze na obecné úrovni, centralizovaně pro celé ministerstvo (viz bod III).

II. ZVLÁŠTNÍ ČÁST

K § 1

Jedná se o úvodní ustanovení, ve kterém se definuje předmět úpravy navrhovaného zákona. Předmět úpravy je zároveň vymezením pojmu vojenského letectví.

K § 2

Za účelem zajištění dozoru nad provozem vojenských letadel cizích států ve vzdušném prostoru České republiky je navrhováno zmocnit Ministerstvo obrany podle § 69 a 128 ke kontrole, a to ve vztahu k technickému a provoznímu stavu těchto letadel. Cílem je zajistit v maximální míře bezpečnost veškerého letového provozu ve vzdušném prostoru České republiky. V případě, že bude shledáno, že provoz takového letadla je v rozporu s bezpečností létání, bude Ministerstvo obrany postupovat v souladu s § 128 odst. 2 a 3 návrhu zákona. Dotčený pilot, pokud bude jeho letadlo označeno jako nezpůsobilé, se dále řídí ustanovením § 69 návrhu zákona, to znamená, že nesmí do odstranění závady vzlétnout.

K § 3

S cílem jasného stanovení působnosti ministerstva jako správního orgánu při výkonu státní správy ve věcech vojenského letectví ustanovení vymezuje základní pojmy.

Významným znakem vojenského leteckého personálu, který zajišťuje bezpečný a plynulý letový provoz a který návrh definuje, je jeho rozmanitost. V rámci armády a ministerstva tvoří vojenský letecký personál vojáci v činné službě a občanští zaměstnanci, kteří plní úkoly podle zákona č. 219/1999 Sb. Dalším vojenským leteckým personálem jsou fyzické osoby u právnických a podnikajících fyzických osob. Dále se vojenským leteckým personálem může stát za účelem výcviku cizí státní příslušník v rámci plnění úkolů vycházejících z mezinárodních smluv o společné obraně. S ohledem na skutečnost, že vojenský letový provoz může zabezpečovat i personál civilního letectví, je nedílným znakem vojenského leteckého personálu držení průkazu způsobilosti.

Obdobným způsobem dále návrh vymezuje pojmy vojenská letecká technika, vojenské letadlo, typ vojenské letecké techniky, výrobek vojenské letecké techniky, vojenské letadlové části a zařízení, vojenské letecké pozemní zařízení a prototyp. Přitom bylo vycházeno ze zavedených pojmů v zákoně č. 219/1999 Sb. Nově pak návrh vymezuje vojenské létání, vojenské letiště, provozování vojenského letiště a užívání vojenského letiště. Při vymezení pojmů, jakož při navrhování textu dalších ustanovení, bylo přihlíženo k právní úpravě v této oblasti provedené nařízením EPaR 216/2008/ES, aby byly zohledněny cíle tohoto nařízení a k zákonu č. 49/1997 Sb.

Vojenský materiál, který užívají ozbrojené síly ČR, podléhá po úspěšném provedení vojskových zkoušek důsledné evidenci a katalogizaci (§ 1 odst. 2 písm. c) zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů a § 9 zákona č. 309/2000 Sb., o obranné standardizaci, katalogizaci a státním ověřováním jakosti a služeb určených k zajištění obrany státu a o změně živnostenského zákona, ve znění pozdějších předpisů. Takovým materiálem je i vojenské bezpilotní letadlo s maximální vzletovou hmotností do 20 kg. V rámci ozbrojených sil ČR je zavedena systémová příprava vojenského personálu, který takový materiál obsluhuje, nebo řídí, a to bez ohledu na to, o jaký druh se jedná. Z hlediska těchto skutečností Ministerstvo obrany nesnižuje váhový limit vojenských bezpilotních letadel pro schvalování způsobilosti. V případech, kdy půjde o provozování vojenského bezpilotního letadla s maximální vzletovou hmotností do 20 kg, které není považováno za letadlo ve smyslu návrhu zákona, ministerstvo podle § 69 odst. 4 stanovovat podmínky provozu této techniky. Létání se řídí vnitřními předpisy ministerstva, které v odpovídající míře zahrnují i pravidla létání. Je tak činěno z důvodu následování vývoje regulace v civilním letectví a například zajištění přípravy operátorů a programátorů dodavatelským způsobem, a to se souběžným uplatněním § 72 odst. 2 a 3. Pro účely schvalování způsobilosti techniky a vojenského personálu je kategorie vojenských bezpilotních letadel dále členěna na vojenská dálkově řízená letadla a vojenská autonomní letadla.

K § 4

Zásady pro bezpečnost letectví, standardizaci techniky, postupů a shodu v pravidlech létání v rámci celého světa upravuje mezinárodní organizace ICAO, která za tímto účelem na základě mezinárodní úmluvy stanovuje základní podmínky. V rámci NATO, z hlediska efektivnosti a vzájemné výhodnosti, je přistupováno k těmto mezinárodním normám. Vojenské standardizační orgány k těmto předpisům vydávají pouze dodatky, které upravují specifika vojenského letectví. Dalším orgánem, který vstupuje do sjednocování požadavků na službu řízení letového provozu, je mezinárodní organizace EUROCONTROL, která opět za tímto účelem vydává svoje požadavky. Z hlediska praktické aplikovatelnosti není nutné v těchto případech uvedené

regulační nástroje přepisovat do národního práva jednotlivých států a ve většině případů je dostačující provázání těchto nástrojů s platnou právní úpravou daného státu. V civilním letectví České republiky jsou předpisy ICAO vydávány a zveřejňovány jako vnitřní předpisy Ministerstva dopravy. Ministerstvo obrany tento model převzalo. Z těchto důvodů je navrhováno svázat návrh zákona s těmito mezinárodně platnými regulačními nástroji.

K § 5

Ustanovení popisuje obecné požadavky na vojenský letecký personál. Základním kritériem je věk, bezúhonnost, odborná, jazyková a zdravotní způsobilost, které se posuzují před vydáním nebo obnovou platnosti průkazu způsobilosti vojenského leteckého personálu. Další z podmínek je platnost průkazu způsobilosti vojenského leteckého personálu. Ministerstvo zároveň přechází na nové členění vojenského leteckého personálu dle zvyklostí ICAO, a to na posádku vojenského letadla a pozemní vojenský letecký personál. Přičemž dále definuje jednotlivé pojmy. Posádka vojenského letadla se člení na letovou a palubní posádku. Pozemní vojenský letecký personál se člení na personál leteckých služeb, personál pro řízení vojenských bezpilotních letadel a technický personál. V rámci návrhu nové právní úpravy dochází k přeřazení současných pilotů-operátorů bezpilotních prostředků do pozemního personálu. Členění pozemního personálu je z důvodu vývoje v této oblasti přepracováno.

K § 6

Bezúhonnost vojenského leteckého personálu vychází ze současné právní úpravy obsažené v zákoně č. 49/1997 Sb. Nad rámec jsou dány podmínky ve vztahu k trestnému činu spáchaném v souvislosti s nakládáním se zbraněmi a municí. Aby bylo ministerstvo schopno ověřit bezúhonnost, je navrhováno oprávnění vyžádat si od soudu stejnopis pravomocného rozhodnutí. Neobsahuje-li rozhodnutí skutečnosti rozhodné pro ověření bezúhonnosti, je navrhováno, aby bylo ministerstvo oprávněno nahlížet do těch částí trestního spisu, které tyto skutečnosti obsahují.

Ustanovení se nevztahuje na žadatele o výkon činnosti vojenského leteckého personálu, kteří prokazují bezúhonnost podle zákona o vojácích z povolání ani na příslušníky ozbrojených sil spojeneckého státu anebo mezinárodní organizace zajišťující společnou obranu proti napadení, jíž je Česká republika členem. Dále se nevztahuje na fyzické a právnické osoby, které prokazují způsobilost podle zákona o nakládání s bezpečnostním materiálem.

K § 7

Odborná způsobilost je jednou z podmínek pro získání průkazu způsobilosti vojenského leteckého personálu a je klíčová pro samotný výkon činnosti. Z hlediska specifik jednotlivých kategorií vojenského leteckého personálu se člení na kvalifikaci, typovou způsobilost anebo způsobilost pro jednotlivá pracoviště a letiště, třídnost, bojovou použitelnost a další způsobilost. Předpokladem pro prokázání způsobilosti zkouškou je získání předepsaného stupně vzdělání, absolvování předepsané výuky a výcviku (přípravy). Pro každou kvalifikaci vojenského leteckého personálu jsou předepsány různé požadavky, obsah výuky a systém výcviku. Všechny tyto požadavky jsou zpracovány v prováděcí vyhlášce, jejíž pracovní verze je přiložena k návrhu zákona.

K § 8 až 15

V systému přípravy a dozoru nad způsobilostí jsou obdobně jako v civilním letectví stanoveny další kvalifikace – odbornost k základní kvalifikaci vojenského leteckého personálu.

Jedná se o instruktora, inspektora, zalétávacího a zkušebního pilota. Výjimku z používání dalších kvalifikací instruktora a inspektora tvoří řídící letového provozu, který má zavedeny pojmy provozního instruktora, hodnotitele a zkoušejícího. Inspektor není u řídících letového provozu zaveden. Z hlediska provozního instruktora, hodnotitele a zkoušejícího je zachována terminologie a kompetence dané předpisem EU, a to především z důvodu jejího přejímání do vojenského letectví v rámci oblastních a letištních letových provozních služeb nařízením Komise 805/2011/EU. Jiná otázka je, z hlediska dalších vojenských kvalifikací, které jsou odlišné od civilního prostředí, a zde zůstává používání pojmů instruktor a inspektor společně s ostatním vojenským leteckým personálem.

U dalších kvalifikací hodnotitel, zkoušející a inspektor je dána možnost pověřovat tyto fyzické osoby výkonem činnosti. Tyto osoby pak v rozsahu pověření vykonávají správní dozor nad udržováním způsobilosti dané kategorie vojenského leteckého personálu v zastoupení za ministerstvo. Velmi žádoucí je využití tohoto institutu v zahraničních misích.

Obdobně je v rámci provozního výcviku, který je zaveden u řídících letového provozu, vnímána praktická činnost na provozních stanovištích v reálném leteckém provozu. Tento pojem nelze obecně uplatnit u ostatních kategorií vojenského leteckého personálu. Proto je v ostatních případech využíváno pojmu praktický výcvik, který lze realizovat např. plně nebo částečně na vojenské letecké technice umístěné v hangáru.

Ustanovení popisuje základní požadavky na tyto další kvalifikace.

K § 16 až 21

Jak již bylo uvedeno, jednou ze základních podmínek způsobilosti vojenského leteckého personálu je jeho zdravotní způsobilost. Vojenským leteckým personálem je nejen voják v činné službě, ale i občanský zaměstnanec ministerstva a další fyzická osoba. Z tohoto pohledu jsou aplikovány zdravotní požadavky na jednotlivé kategorie vojenského leteckého personálu.

Základní skupinu personálu tvoří posádka vojenského letadla, řídící letového provozu a personál pro řízení bezpilotních letadel, kteří jsou posuzováni Ústavem leteckého zdravotnictví podle kritérií upravených prováděcím právním předpisem. V současné době se jedná o vyhlášku č. 282/1999 Sb., která je v rámci tohoto návrhu zákona zrušena a přepracována. V návrhu zákona je upraveno posuzování zdravotní způsobilosti, vydávání a přezkoumávání lékařských posudků členů posádky vojenského letadla, personálu pro řízení bezpilotních letadel a řídících letového provozu, kteří tvoří vybranou kategorii vojenského leteckého personálu, a jejich zdravotní způsobilosti bude posuzována podle zákona o vojenském letectví. Druhy lékařských prohlídek, stupně zdravotní způsobilosti, leteckou zdravotní klasifikaci a seznam nemocí a vad, které se běžně vyskytují v letecké posudkové činnosti u vybraných kategorií vojenského leteckého personálu, bude upravovat prováděcí právní předpis.

V této skupině není rozlišováno, zda se jedná o vojáka v činné službě, či občanského zaměstnance nebo jinou fyzickou osobu. Zdravotní způsobilost se zaznamenává do osvědčení zdravotní způsobilosti, které musí tato kategorie vojenského leteckého personálu nosit při sobě, u ostatních kategorií vojenského leteckého personálu je zdravotní způsobilost k výkonu příslušné činnosti součástí kvalifikace zaznamenávané v průkazu způsobilosti.

V případě zahraničního výcviku vojenského leteckého personálu může Ústav leteckého zdravotnictví uznat zdravotní způsobilost osvědčenou jiným státem.

Zdravotní způsobilost člena vojenského leteckého personálu posuzuje poskytovatel zdravotních služeb (Ústav leteckého zdravotnictví) prostřednictvím posuzujících lékařů, kteří získali zvláštní odbornou způsobilost podle zákona č. 95/2004 Sb., o zdravotnických povoláních lékaře, zubního lékaře a farmaceuta, ve znění pozdějších předpisů. Posuzující lékař na základě zdravotní prohlídky žadatele vydá posudek o zdravotní způsobilosti, který slouží jako podklad pro přiznání nebo nepřiznání zdravotní způsobilosti žadatele a následného vydání osvědčení zdravotní způsobilosti.

K § 22 a 23

Ověřování znalosti jazyka zkouškou vychází z požadavků ICAO a EU. Tyto požadavky jsou stanoveny nařízením Komise 1178/2011/EU a nařízením Komise 805/2011/EU. Ministerstvo požadavky na jazykové znalosti v současné době aplikuje na řídící letového provozu v souladu se zákonem č. 49/1997 Sb. včetně periodického přezkušování. Nicméně ustanovení jsou nyní z tohoto zákona odstraňována právě z důvodu vydání přímo aplikovatelného předpisu Evropské unie. Členové kabinové posádky se přezkušují pouze v případech letů do zahraničí, plnění úkolů pohotovostního systému a společného létání se zahraničními posádkami. U této skupiny není zavedeno periodické přezkušování. Návrh zákona zavádí periodické přezkušování i pro tuto skupinu osob.

Návrh obsahuje požadavky na jazykové schopnosti žadatele o zkoušku, hodnocení a platnost zkoušky. Nově zavádí institut kontrol k zajištění správného používání jazyka v praktickém provozu.

Navrhuje se přijmout hodnotící stupnici dle nařízení Komise 805/2011/EU nad rámec právní úpravy a s platností k datu vydání, aby byly vyloučeny možné negativní dopady budoucích změn nařízení. Stupnice pro řídící letového provozu je shodná se stupnicí pro piloty, která je součástí nařízení Komise 1178/2011/EU. K zavedení systému periodického přezkušování je reagováno v rámci přechodných ustanovení návrhu zákona.

K § 24

Ustanovení navazuje na § 17 odstavec 10 a § 26 zákona č. 127/2005 Sb. Především v § 17 se hovoří o tom, že kmitočtová pásma vyhrazená v plánu přidělení kmitočtového pásma (národní kmitočtové tabulky) ministerstvu pro vojenské účely mohou být využívána pro vojenské účely bez rozhodnutí o udělení oprávnění k využívání rádiových kmitočtů. Ve vztahu k vojenskému letectví obsluhu vysílacích radiových zařízení na přidělených vojenských radiových kmitočtech pro leteckou pohyblivou službu (rádiová zařízení umístěná na palubách vojenských letadel) může vykonávat voják v činné službě nebo občanský zaměstnanec, tak i fyzická osoba zaměstnaná u LOM PRAHA s. p. na vojenském letišti, Aero Vodochody AEROSPACE a. s. a Evektor s. r.o. na civilním letišti anebo vojenském letišti a ve vzdušném prostoru pod řízením civilních orgánů nebo vojenských orgánů řízení. Využívána jsou jak vojenská, tak i civilní kmitočtová pásma. Z tohoto hlediska ministerstvo došlo k závěru, že je vhodné tuto oblast i v rámci ministerstva regulovat. Doposud se příprava konala pouze v rámci studia na Univerzitě obrany.

Podmínkou získání průkazu odborné způsobilosti k obsluze vysílacích rádiových zařízení bude vykonání zkoušky u ministerstva. Zkouška odborné způsobilosti k obsluze vysílacích rádiových zařízení zajišťovaná pro vojáky v činné službě musí dosahovat nejméně úrovně zkoušky pro prokázání odborné způsobilosti k obsluze vysílacích rádiových zařízení podle zákona o elektronických komunikacích.

Zkouška bude platit 10 let. Ministerstvo vydá průkaz způsobilosti pouze pro obsluhu vysílacích radiových zařízení, která netvoří vojenský letecký personál, ale komunikuje na vojenských leteckých kmitočtech.

Zkouška obsahuje rovněž jazykovou část, ale není shodná s jazykovou zkouškou, která je předepsána pro kabinovou posádku a řídící letového provozu dle požadavků ICAO a EASA.

K § 25

Průkaz způsobilosti vojenského leteckého personálu ministerstvo vydá v případě, že personál naplní požadavky zákona o vojenském letectví. Nově jsou zavedeny 2 formy průkazů

způsobilosti, a to plná verze a zjednodušená verze – tzv. osvědčení způsobilosti. Oba návrhy vychází ze zvyklostí v civilním letectví a zjednodušená verze odpovídá formátu osvědčení způsobilosti palubního průvodčího dle nařízení Komise 1178/2011/EU. Bude aplikována na více kategorií vojenského leteckého personálu. Návrh zavádí práva a povinnosti držitelů průkazu způsobilosti, rejstřík držitelů průkazu způsobilosti a povinnosti ministerstva při kontrolách držitelů průkazu způsobilosti. Průkaz způsobilosti musí obsahovat všechny příslušné informace související s oprávněními, jež tento dokument uděluje.

K § 26 až 28

Zřizuje se rejstřík vojenského leteckého personálu za účelem evidence a kontroly vojenského leteckého personálu, kterému byl vydán průkaz způsobilosti. Do rejstříku se zapisují i fyzické osoby, které se připravují na výkon činnosti vojenského leteckého personálu a zahájily praktický výcvik. Rejstřík vede ministerstvo a není veřejný. Návrh upravuje rovněž zrušení zápisu do tohoto rejstříku. K rejstříku se váže i návrh, aby ministerstvo mohlo pro výkon své působnosti využívat údaje ze základního registru obyvatel a informačního systému evidence obyvatel.

K § 29

Ministerstvo může uznat platnou kvalifikaci uvedenou v průkazu způsobilosti nebo obdobném dokladu cizího státu, včetně souvisejících oprávnění v případě splnění stejných nebo obdobných požadavků na způsobilost personálu. Uznávání způsobilosti přiznané Úřadem pro civilní letectví se předpokládá při přechodu vycvičených osob z civilního letectví do ozbrojených sil České republiky jak v období míru, v případě nouzového stavu a stavu ohrožení státu. Způsobilost přiznanou jiným státem se navrhuje využívat při mezinárodním výcviku v rámci budovaného multinárodního leteckého výcvikového střediska (MATC) se sídlem v České republice nebo jiných obdobných aktivit.

K § 30 až 31

Záměrem předkladatele je odvíjet systém platnosti oprávnění k výkonu činnosti vojenského leteckého personálu od platné kvalifikace vojenského leteckého personálu. Vojenský letecký personál vykonává činnosti podle kvalifikací, typové způsobilosti, místní způsobilosti, třídnosti a další způsobilosti, které má uvedeny v průkazu způsobilosti. Pro výkon určité činnosti jde vždy o souhrn kvalifikace nebo kvalifikací a další způsobilosti.

Dále navrhované ustanovení na tomto základě upravuje nabývání a pozbývání platnosti průkazu způsobilosti, odejmutí průkazu způsobilosti, pozastavení a odebrání kvalifikací a další způsobilosti. Za hrubou nedbalost, která může vést k odejmutí průkazu způsobilosti, lze považovat chybu, která by mohla vést ke způsobení škody nebo újmy na zdraví osob. Za zneužití průkazu způsobilosti se považuje skutečnost, kdy člen vojenského leteckého personálu vykonává činnost vojenského leteckého personálu, ke které nemá oprávnění.

K § 32 až 34

Způsobilost kabinové posádky vojenského letadla je dána kvalifikací k řízení letadla a zabezpečení letu, způsobilost palubní posádky kvalifikací k obsluze systémů letadla a zabezpečení letu a jejich zápisem do průkazu způsobilosti. Ministerstvo vydá průkaz způsobilosti této kategorii vojenského leteckého personálu na žádost fyzické osoby, která splní požadavky tohoto zákona. Návrh zároveň stanovuje dobu platnosti lékařské prohlídky na 12 a 24 měsíců dle charakteru plněných úkolů. Zároveň vyjímá z povinnosti zápisu kvalifikace vojenský letecký personál, který plní úkoly v zahraničí na cizí vojenské letecké technice. Například v letošním

roce se jedná o posádku vojenského letadla AWACS. Požadavky na teoretické znalosti a praktické dovednosti, výcvik a zkoušky budou na základě zmocnění uvedeném v § 135 odst. 1 upraveny prováděcím předpisem.

K § 35 až 36

Způsobilost vojenského řídícího letového provozu a vojenského řídícího letového provozu-žáka je dána kvalifikací k řízení letového provozu a jejich zápisem do průkazu způsobilosti. Ministerstvo vydá průkaz způsobilosti této kategorii vojenského leteckého personálu na žádost fyzické osoby, která splní požadavky tohoto zákona. Návrh zároveň stanovuje dobu platnosti lékařské prohlídky na 12 měsíců. Podrobnosti jsou stanoveny nařízením Komise 805/2011/EU. Veškeré doklady budou v maximální míře sjednoceny s požadavky nařízení. Požadavky na kvalifikaci oblastního, letištního a přibližovacího řízení, doložek ke kvalifikacím a jejich vydávání, požadavky na praxi, znalosti a dovednosti hodnotitele řídících letového provozu budou na základě zmocnění uvedeném v § 135 odst. 1 upraveny prováděcím předpisem.

Návrh vychází ze současné právní úpravy obsažené v zákoně č. 49/1997 Sb., do kterého jsou transponovány požadavky Evropské unie. Navrhuje se přijmout pravidla nad rámec právní úpravy a s platností k datu vydání, aby byly vyloučeny možné negativní dopady budoucích změn nařízení.

K § 37

Způsobilost vojenského leteckého personálu letecké radionavigační služby je dána kvalifikací k obsluze, zabezpečení provozu, oprav a údržby zařízení této služby a jejich zápisem do průkazu způsobilosti. Ministerstvo vydá průkaz způsobilosti této kategorii vojenského leteckého personálu na žádost fyzické osoby, která splní požadavky tohoto zákona. Požadavky na teoretické znalosti a praktické dovednosti, výcvik a zkoušky budou na základě zmocnění uvedeném v § 135 odst. 1 upraveny prováděcím předpisem.

K § 38

Způsobilost vojenského leteckého personálu leteckých meteorologických služeb je dána kvalifikací k meteorologickému zabezpečení letového provozu a jejich zápisem do průkazu způsobilosti. Ministerstvo vydá průkaz způsobilosti této kategorii vojenského leteckého personálu na žádost fyzické osoby, která splní požadavky tohoto zákona. Podrobnosti jsou stanoveny požadavky Světové meteorologické organizace obsažené v technickém předpise WMO No. 49 Vol. I „General meteorological standarts and practices“ a WMO No. 258 „Guidelines for the Educations and Training of Personnal in Meteorology and Operational Hydrology Vol. 1: Meteorology“, které jsou aplikovány na základě dohody s ICAO (dokument ICAO 7475 z roku 1963 „Working arangements between the International Aviation Organization and the World Meteorological Organization“).

Ministerstvo navrhuje nově zařadit tento personál do vojenského leteckého personálu na základě vývoje požadavků civilního letectví na letecké meteorologické služby. Požadavky na teoretické znalosti a praktické dovednosti, výcvik a zkoušky budou na základě zmocnění uvedeném v § 135 odst. 1 upraveny prováděcím předpisem.

K § 39

Způsobilost vojenského leteckého personálu leteckých informačních služeb je dána kvalifikací k poskytování informací pro zabezpečení létání a jejich zápisem do průkazu

způsobilosti. Ministerstvo vydá průkaz způsobilosti této kategorii vojenského leteckého personálu na žádost fyzické osoby, která splní požadavky tohoto zákona. Požadavky na teoretické znalosti a praktické dovednosti, výcvik a zkoušky budou na základě zmocnění uvedeném v § 135 odst. 1 upraveny prováděcím předpisem.

K § 40

Způsobilost vojenského leteckého personálu služby uspořádání vzdušného prostoru je dána kvalifikací k provoznímu zajištění uspořádání vzdušného prostoru a zápisem této kvalifikace do průkazu způsobilosti. Ministerstvo vydá průkaz způsobilosti této kategorii vojenského leteckého personálu na žádost fyzické osoby, která splní požadavky tohoto zákona. Požadavky na teoretické znalosti a praktické dovednosti, výcvik a zkoušky budou na základě zmocnění uvedeném v § 135 odst. 1 upraveny prováděcím předpisem.

K § 41

Způsobilost personálu pro řízení vojenských bezpilotních letadel je dána kvalifikací operátora pro řízení vojenských dálkově řízených letadel, způsobilost pro řízení vojenských autonomních letadel je dána kvalifikací k programování těchto prostředků. Ministerstvo vydá průkaz způsobilosti této kategorii vojenského leteckého personálu na žádost fyzické osoby, která splní požadavky tohoto zákona. Návrh zároveň stanovuje dobu platnosti lékařské prohlídky operátora na 24 měsíců. Požadavky na teoretické znalosti a praktické dovednosti, výcvik a zkoušky budou na základě zmocnění uvedeném v § 135 odst. 1 upraveny prováděcím předpisem.

K § 42

Způsobilost vojenského leteckého personálu inženýrské letecké služby je dána kvalifikací k zabezpečení provozu a údržby vojenské letecké techniky a jejich zápisem do průkazu způsobilosti. Ministerstvo vydá průkaz způsobilosti této kategorii vojenského leteckého personálu na žádost fyzické osoby, která splní požadavky tohoto zákona. Požadavky na teoretické znalosti a praktické dovednosti, výcvik a zkoušky budou na základě zmocnění uvedeném v § 135 odst. 1 upraveny prováděcím předpisem.

K § 43

Způsobilost vojenského leteckého personálu leteckého technického a provozního zabezpečení je dána kvalifikací k zabezpečení k leteckému provozu a jejich zápisem do průkazu způsobilosti. Ministerstvo vydá průkaz způsobilosti této kategorii vojenského leteckého personálu na žádost fyzické osoby, která splní požadavky tohoto zákona. Požadavky na teoretické znalosti a praktické dovednosti, výcvik a zkoušky budou na základě zmocnění uvedeném v § 135 odst. 1 upraveny prováděcím předpisem.

K § 44

Způsobilost vojenského leteckého personálu letištního zabezpečení je dána kvalifikací ve vztahu k letištnímu zabezpečení a k obsluze vojenských letištních zařízení zajišťující letový provoz a jejich zápisem do průkazu způsobilosti. Ministerstvo vydá průkaz způsobilosti této kategorii vojenského leteckého personálu na žádost fyzické osoby, která splní požadavky tohoto zákona. Požadavky na teoretické znalosti a praktické dovednosti, výcvik a zkoušky budou na základě zmocnění uvedeném v § 135 odst. 1 upraveny prováděcím předpisem.

K § 45

Požadavky na organizaci výuky, leteckého výcviku a výcviku pomocí letové simulace se řídí nařízením Komise 1178/2011/EU, které vhodným způsobem stanovuje zásady výcviku. Z pohledu ministerstva se jedná o výcvik pro získání prvotní kvalifikace a její udržování. Výcvik v bojovém použití vojenských letadel se řídí vnitřními předpisy ministerstva. Veškeré doklady budou v maximální míře sjednoceny s požadavky nařízení a na základě zmocnění uvedeném v § 135 odst. 1 upraveny prováděcím předpisem.

Navrhuje se přijmout výše uvedená pravidla nad rámec právní úpravy EU ve vztahu k vojenskému letectví a s platností k datu vydání, aby byly vyloučeny možné negativní dopady budoucích změn nařízení.

K § 46

Ustanovení společně popisuje požadavky na přípravu personálu leteckých služeb v rozsahu vojenské služby řízení letového provozu, vojenských leteckých meteorologických služeb a vojenské letecké radionavigační služby.

Organizace zajišťující výuku a výcvik, organizaci výuky a výcviku řídících letového provozu, kromě řídících letového provozu-radarových řídících bojového použití, se řídí nařízením Komise 805/2011/EU. Výcvik řídících letového provozu-radarových řídících bojového použití se řídí vnitřními předpisy ministerstva. Požadavky na letecké meteorologické služby vychází z ustanovení § 4 a na letištích se smíšeným letovým provozem se dále aplikuje nařízení Komise 1035/2011/EU. Požadavky na leteckou radionavigační službu se řídí nařízením EPaR 216/2008/ES a požadavky dle ustanovení § 4.

Navrhuje se přijmout pravidla Evropské unie s platností k datu vydání, aby byly vyloučeny možné negativní dopady budoucích změn nařízení.

Požadavky na obsah a průběh přípravy člena letecké meteorologické služby a letecké radionavigační služby budou na základě zmocnění uvedeném v § 135 odst. 1 upraveny prováděcím předpisem.

K § 47

Toto ustanovení upravuje obecné požadavky na výukové a výcvikové organizace technického personálu. Požadavky na obsah a průběh přípravy budou na základě zmocnění uvedeném v § 135 odst. 1 upraveny prováděcím předpisem. Personál inženýrské letecké služby se dále řídí ČOS a ostatní technický personál vnitřními předpisy ministerstva.

K § 48

Za účelem kontroly a případné analytické činnosti v rámci zjišťování nedostatků bezpečnosti letového výcviku a dodržování bezpečnostní letové normy je provozovatel přípravy na vojenské letecké technice povinen uchovávat ve stanoveném rozsahu dokumentaci vztahující se k tomuto výcviku. Z hlediska praktické aplikace se navrhuje stanovit dobu archivace 3 roky.

K § 49

Vymezuje závaznost ustanovení § 45 až 48. Pravidla jsou primárně určena pro právnické a fyzické osoby nakládající s vojenskou leteckou technikou a aplikují se obdobně na výcvik armády. Ministerstvo anebo armáda k regulaci této oblasti použijí vnitřní předpisy.

K § 50

Návrh uvozuje hlavu III pro vojenskou leteckou techniku. Ustanovením se zavádí povinnost používat ve vojenském letectví vojenskou leteckou techniku, jen byla-li posouzena a osvědčena její letová způsobilost nebo provozní způsobilost anebo byla uvolněna do provozu. Posuzování a osvědčení se bude týkat pouze vojenské letecké techniky, kterou určí ministerstvo prováděcím právním předpisem. Půjde zejména o létající vojenskou leteckou techniku a pozemní vojenskou leteckou techniku, která má vliv na bezpečnost létání. Náklady na provedení předepsaných posouzení a osvědčení hradí žadatel. Navrhované znění textu je zákonným požadavkem, který vychází ze zákona č. 219/1999 Sb. S vojenskou leteckou technikou mohou nakládat i jiné subjekty než armáda, proto vzniká naléhavý důvod právní úpravy této problematiky jako celku.

Vojenská letecká technika je vymezena prováděcím právním předpisem dle § 135 odst. 2.

K § 51 až 58

Zavádí se evidence vojenských letadel, která jsou zapsána v seznamu vojenských letadel České republiky.

Institut seznamu vojenských letadel České republiky současné znění zákona č. 219/1999 Sb. zmiňuje v § 35b až 35d (vojenský letecký rejstřík). V souladu s novým zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, a na základě zásadní připomínky uplatněné v meziresortním připomínkovém řízení dochází k přejmenování vojenského leteckého rejstříku České republiky na seznam vojenských letadel České republiky. Návrh zákona přebírá a doplňuje výše uvedená ustanovení o institut zástavního práva, které může vzniknout u právnických a fyzických osob nakládajících s vojenskou leteckou technikou podle tohoto zákona za účelem podnikání. Netýká se ozbrojených sil České republiky. Zavedením zástavního práva u neveřejného seznamu bylo nutno zároveň speciálně upravit možnost nahlížení do tohoto seznamu osobám, které prokáží oprávněný zájem, který může vzniknout například při prodeji této techniky. Ministerstvo povolí nahlédnout pouze na konkrétní záznam. Na žádost vyhotoví výpis ze seznamu.

Návrh je doplněn o náležitosti a doklady, které žadatel předkládá spolu s žádostí o zápis nebo výmaz. Ustanovení jsou převedena z prováděcí vyhlášky č. 154/2011 Sb. k zákonu č. 219/199 Sb. Dále zmocňuje ministerstvo k jednotlivým činnostem a stanoví pravidla zápisu a výmazu letadla ze seznamu vojenských letadel a právní dopady zápisu do seznamu vojenských letadel.

Do seznamu vojenských letadel se navrhuje zapisovat letadla ozbrojených sil, právnických osob zabezpečujících úkoly pro zajišťování obrany státu nebo právnických osob zabývajících se vývojem, výrobou, zkouškami, instalací, údržbou, opravami, modifikacemi anebo konstrukčními změnami letadel určených k plnění úkolů při zajišťování obrany státu anebo právnických osob zabezpečujících úkoly přípravy na vojenské letecké technice a zkušebních letů. Pro výkladovou jednoznačnost a ve vztahu k vytvoření samostatné úpravy pro letecká veřejná vystoupení, byly vypuštěny předváděcí lety. Vojenská letadla provozovaná v České republice za jiným účelem, např. sběrateli historické vojenské letecké techniky, fyzickými osobami za účelem létání pro vlastní potřebu apod., by jako doposud, podléhala právní úpravě platné pro civilní letectví.

K § 59 až 61

Rovněž ustanovení není novým právním institutem, ale rozvádí ustanovení § 35e zákona č. 219/1999 Sb. Ministerstvo při schvalování typu vojenské letecké techniky vystupuje jako správní orgán vůči právnickým a fyzickým osobám, které se zabývají výrobou, modifikacemi a konstrukčními změnami vojenské letecké techniky. Ministerstvo uplatňuje požadavky vůči podnikatelské sféře, která zajišťuje potřeby ozbrojených sil a dalších právnických subjektů. Z tohoto titulu je nezbytná i právní úprava pro regulaci vzájemných vztahů.

Na základě vyžádaných a předložených údajů o schváleném typu vojenské letecké techniky jiným státem, Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví nebo Úřadem pro civilní letectví může ministerstvo uznat typ vojenské letecké techniky. Ve vojenském letectví je provozována vojenská letecká technika, která se užívá i v civilním letectví nebo v ozbrojených silách jiných států a proces schvalování typu by byl v mnoha případech duplicitní činností.

Návrh je doplněn o náležitosti a doklady, které žadatel předkládá spolu s žádostí o schválení typu, které jsou převedeny z prováděcí vyhlášky č. 154/2011 Sb. k zákonu č. 219/1999 Sb.

K § 62

V souladu se současnou praxí se výrobci vojenské letecké techniky a provozovateli vojenské letecké techniky nově ukládá zákonná povinnost. Výrobce je povinen vyrábět vojenskou leteckou techniku podle typu schváleného nebo uznaného ministerstvem a sledovat jím vyrobenou vojenskou leteckou techniku v provozu a na základě analýz poruch vojenské letecké techniky vydávat opatření pro udržení nebo obnovení technické způsobilosti vojenské letecké techniky. Přitom je vycházeno z pravidla, že pokud je schválena typová způsobilost vojenské letecké techniky ministerstvem nebo jiným úřadem, může se vyrábět a provozovat jen za schválených podmínek. Z hlediska podpory českého průmyslu schvaluje ministerstvo typovou způsobilost i pro vojenskou leteckou techniku, která není určena pro ozbrojené síly České republiky. Tato činnost je již realizována dle současně platné právní úpravy. Připravovaná mezinárodní uznatelnost typové způsobilosti v rámci NATO tento krok jenom podtrhuje. V návaznosti na povinnosti výrobce vojenské letecké techniky se stanovují povinnosti provozovatele vojenské letecké techniky. Ten je povinen vést záznamy o provozu vojenské letecké techniky a předávat výrobci určené vojenské letecké techniky informace o provozu této vojenské letecké techniky, a to nejméně jedenkrát ročně, provozovat vojenskou leteckou techniku v souladu s dokumentací schváleného nebo uznaného typu vojenské letecké techniky ministerstvem a nově realizovat opatření pro udržení nebo obnovení technické způsobilosti.

K § 63 a 64

Návrhem zákona se zavádí nutnost zajištění způsobilosti vojenské letecké techniky pro nově vyrobenou leteckou techniku, dovezenou leteckou techniku nebo již provozovanou leteckou techniku. Přitom se vychází ze současného znění § 35g zákona č. 219/1999 Sb. Návrh umožňuje ministerstvu uznat způsobilost vojenské letecké techniky uznané jiným státem nebo Úřadem pro civilní letectví. Stanovují se podmínky pro schválení letové způsobilosti, provozní způsobilosti a podmínky uvolnění do provozu. Návrhem zákona se výslovně umožňuje ministerstvu pověřit právnickou nebo fyzickou osobu k ověřování shody pro schválení letové způsobilosti, provozní způsobilosti a uvolnění do provozu vojenské letecké techniky. Právní úprava osvědčení o způsobilosti vojenské letecké techniky úzce navazuje na schválení typu vojenské letecké techniky. Výsledkem tohoto procesu je osvědčení letové způsobilosti, provozní způsobilosti nebo osvědčení uvolnění do provozu. Základní podmínkou schválení letové způsobilosti, provozní způsobilosti nebo uvolnění do provozu je shoda letecké techniky se schváleným typem a posouzení a ověření jeho letové způsobilosti nebo provozní způsobilosti anebo uvolnění do provozu.

Návrh je doplněn o náležitosti a doklady, které žadatel předkládá spolu s žádostí o schválení způsobilosti, které jsou převedeny z prováděcí vyhlášky č. 154/2011 Sb. k zákonu č. 219/199 Sb.

K § 65

Navrhuje se, aby ministerstvo příkaz k zachování letové způsobilosti zpracovávalo nebo přebíralo od konstrukčních kanceláří nebo výrobců a rozesílalo všem provozovatelům vojenských letadel zapsaných v seznamu vojenských letadel s cílem zajistit maximální bezpečnost letového provozu. Provozovatel výrobků a letadlových částí je povinen tyto příkazy realizovat.

K § 66

Pro vojenská letadla evidovaná v seznamu vojenských letadel a vojenská letecká pozemní zařízení, pro které bylo vydáno osvědčení provozní způsobilosti, se stanoví povinnost kontroly letové způsobilosti nebo kontroly provozní způsobilosti. Institut kontrol letové způsobilosti vojenských letadel a institut kontroly provozní způsobilosti se zavádí s ohledem na skutečnost, že v seznamu vojenských letadel jsou v současné době zapsána letadla armády, letadla státního podniku LOM Praha s.p. a letadla podniku Aero Vodochody AEROSPACE a. s. a Evektor s r.o. Regulace se zavádí i vůči subjektům, které nejsou ozbrojenými silami a slouží k zajištění bezpečnosti ve vzdušném prostoru České republiky, a to v návaznosti na uvolnění obchodování s vojenským materiálem. Nutnost podrobnějšího rozpracování institutu kontrol provozní způsobilosti leteckých pozemních zařízení je dána též tím, že armáda provozuje jak čistě vojenská letiště, tak vojenská letiště se smíšeným letovým provozem. Cílem je zajistit bezpečnost ve vzdušném prostoru České republiky. Ustanovení vychází z § 35h zákona č. 219/1999 Sb.

K § 67

Návrhem zákona se upravuje posuzování a ověřování shody vlastností vojenské letecké techniky jako souboru činnosti, kterými se prokazují vlastnosti vojenské letecké techniky pro účely schválení typu vojenské letecké techniky, schválení letové způsobilosti, provozní způsobilosti nebo uvolnění do provozu, a též pro účely kontroly letové způsobilosti nebo provozní způsobilosti. Návrh právní úpravy vychází ze současného znění § 35j zákona č. 219/1999 Sb.

K § 68

Navrhuje se, obdobně jako v § 35k zákona č. 219/1999 Sb., realizovat technické prohlídky a zkoušky v zařízeních určených ministerstvem.

K § 69

Návrhem dochází k úpravě obecných povinností pro provoz vojenských letadel ve vzdušném prostoru České republiky a povinností provozovatelů vojenských letadel. Úprava má vytvořit nástroje pro ministerstvo k zajištění dozoru nad provozem vojenské letecké techniky. Pro další právnické osoby, které provozují vojenskou leteckou techniku, se zavádí institut povinného pojištění odpovědnosti za škodu. Ustanovení vychází z § 35i zákona č. 219/1999 Sb. Návrh ustanovení se váže k provozovatelům jako je Armáda České republiky, LOM PRAHA s.p., AERO Vodochody AEROSPACE, a.s., EVEKTOR s.r.o., ale i potenciálně k jiným zahraničním subjektům v rámci multinárodního projektu MATC. Nebude se vztahovat kromě odstavce 1 na vojenská letadla ozbrojených sil, která jsou vedena v obdobné evidenci letadel jiného státu.

K § 70 a 71

Ustanovením návrhu zákona dochází k podrobnějšímu rozpracování současného ustanovení § 35m zákona č. 219/1999 Sb. jako nezbytné podmínky k ověření technické způsobilosti vojenské letecké techniky pro používání ve vojenském letectví. Ministerstvo pro provedení zkušebního letu nebo zkušebního provozu vydá osvědčení a stanoví omezující podmínky.

K § 72 až 76

V návaznosti na stávající právní úpravu provedenou v § 35n zákona č. 219/1999 Sb. se navrhuje stanovit obdobně podmínky vydání pověření k posuzování a ověřování letové způsobilosti, provozní způsobilosti nebo uvolnění do provozu, kontrole, posuzování a ověřování shody vlastností vojenské letecké techniky, poskytování leteckých služeb, ověřování způsobilosti vojenského leteckého personálu, vývoji, projektování včetně letišť a jejich ochranných pásem, výrobě, zkouškám, instalaci, údržbě, opravám, modifikacím nebo konstrukčním změnám vojenské letecké techniky nebo oprávnit k přípravě vojenského leteckého personálu na vojenské letecké technice. V případě pověření právnických a podnikajících fyzických osob se předpokládá, že na rozdíl od stávající právní úpravy nebude dána ministerstvu možnost uvážení pro vydání pověření nebo osvědčení (nově oprávnění). Přitom je vycházeno z dosavadní praxe, kdy za celé období platnosti právní úpravy ve vojenském letectví nebyl tento institut použit. To znamená, že ministerstvo vydá pověření nebo oprávnění v případě splnění zákonných podmínek. Návrh zákona rovněž reflektuje na členství České republiky v Evropské unii a umožňuje vstup zahraničních subjektů z členských států EU do této oblasti. Ministerstvo v případech souvisejících s ochranou zájmů bezpečnosti České republiky, nebo pokud se jedná o činnost spadající pod výkon veřejné moci či důvody veřejného pořádku nebo veřejné bezpečnosti podle článku 346 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, pověří nebo udělí oprávnění pouze právnické osobě se sídlem na území České republiky nebo podnikající fyzické osobě s adresou místa trvalého pobytu na území České republiky.

Oprávnění ministerstvo vydá na 1 rok, dále po ověření na dobu neurčitou. Tím se odklání od dosavadní praxe vydávání na dobu určitou. K dohledu nad činností právnických a fyzických osob bude využíván systém pravidelných kontrol jedenkrát za 3 roky podle ustanovení § 74 odstavec 1. Pro zajištění plnění podmínek bude oprávněná osoba povinna hlásit změny skutečností, podle kterých jí bylo oprávnění vydáno. Tím bude žadatel zatížen pouze dvakrát placením správních poplatků.

Pověření bude vydáváno na dobu určitou. Současně se navrhuje upravit i podmínky pro případné pozastavení nebo odnětí vydaného pověření nebo oprávnění. Nakonec jsou převedena ustanovení k náležitostem žádosti z dosavadní prováděcí vyhlášky k zákonu o ozbrojených silách č. 154/2011 Sb.

K § 77 a 78

Navrhuje se, aby právnická nebo fyzická osoba mohla být pověřena k činnostem za účelem specifických činností, které si ministerstvo nedovede zajistit vlastními silami. Jde zejména o zkoušky vojenské letecké techniky anebo ověřování způsobilosti vojenské letecké techniky při schvalování její způsobilosti podle tohoto zákona, ověřování provozní způsobilosti vojenské letecké techniky letovým ověřením a ověřování způsobilosti určených technických zařízení a požárně bezpečnostních zařízení vojenské letecké techniky u právnických a fyzických osob zajišťujících například výrobu nebo údržbu vojenské letecké techniky. V těchto případech ministerstvo využívá toho, že právnické nebo fyzické osoby vlastní nákladné diagnostické a

měřicí přístroje, které není účelné a v některých případech ani možné, aby byly v držení ministerstva jako správního úřadu.

Tato osoba přímo zastupuje ministerstvo nebo její závěry jsou podkladem pro rozhodnutí o způsobilosti vojenské letecké techniky. Za tímto účelem je vhodné upravit zákonem její povinnosti a práva. Ministerstvo se subjektem technického dozoru uzavírá dohodu. Dnes k této činnosti využívá kapacit Úřadu pro obrannou katalogizaci, standardizaci a státní ověřování jakosti a Úřadu státního odborného dozoru.

Současně se navrhuje upravit i podmínky pro případné pozastavení nebo odnětí vydaného pověření.

K § 79

Ustanovení vymezuje členění letišť pro vojenské užití, kde je přihlíženo na současnou platnou právní úpravu obsaženou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a vymezuje pojmy např. stálé vojenské letiště a vytvářené vojenské letiště. Stálé vojenské letiště je letiště, které ministerstvo a armáda využívají k letovému provozu. Novým pojmem v rámci právní úpravy je tzv. vytvářené vojenské letiště, které ministerstvo předpokládá využívat v případě nouzového stavu, stavu ohrožení státu nebo válečného stavu. Nově je také upravena možnost využívání civilních letišť pro vojenské potřeby.

Ministerstvo v rámci operační přípravy státního území v součinnosti s ostatními ústředními správními úřady a dalšími úřady označuje pozemky a stavby, které budou užívány pro obranu státu. V rámci těchto činností je identifikována i letištní síť. Je nezbytné, pokud bude potřeba připravovat další vojenské letiště pro účel obrany, chránit i okolí těchto ploch. Navrhuje se, aby všechna vojenská letiště byla zapsaná v evidenci vojenských letišť.

K § 80 až 81

Armáda primárně provozuje vojenská letiště za účelem zajištění plnění úkolů podle zákona č. 219/1999 Sb. Vývojem po roce 1989 se postupně na vojenská letiště dostali v rámci podnikatelské činnosti i civilní provozovatelé a další uživatelé. Na letišti Pardubice je vedle vojenského provozovatele – armády a LOM PRAHA s.p., také civilní provozovatel East Bohemian Airport a.s. Na vojenském letišti Přerov pak Regionální letiště Přerov a.s. Na druhou stranu na letišti Kbely je 7 civilních uživatelů. Z hlediska výkonu státní správy se ministerstvo nakonec přiklonilo k řešení, aby v případech, kdy pro vojenské letiště vydá vláda souhlas s jeho souběžným civilním využíváním a bude vydáno povolení Úřadu pro civilní letectví k civilnímu provozování letiště, ponechat civilního provozovatele pod dohledem Úřadu pro civilní letectví. Vojenská letiště, kde jsou pouze drobní civilní uživatelé, se navrhuje ponechat pod správou ministerstva.

Z hlediska potřeb zajištění obrany České republiky dochází k disproporcím mezi mírovou potřebou a válečnou potřebou. Z tohoto hlediska vzrůstá naléhavost vytvořit nástroje k postupnému navyšování schopností obrany v rámci nouzového stavu a stavu ohrožení státu. Jednou z cest je dočasné využití civilních letišť pro zajišťování obrany. Souhlas s vojenským letovým provozem na civilním letišti by vydávala na základě návrhu ministerstva vláda. Jednalo by se o případy, které převyšují 30 dní. Lhůta 30 dní byla zvolena s ohledem na potřebu řešení krátkodobých provozních potřeb armády, např. při zajišťování bezpečnosti nad konáním mezinárodních akcí v České republice, realizaci cvičení a pokrytí krátkodobých výluk vojenských letišť. Ministerstvo by při zajišťování tohoto druhu činnosti postupovalo v dohodě s provozovatelem civilního letiště.

Provozovatel nebo uživatel pak využívá vojenské letiště v rozsahu daném smlouvu o způsobu využívání letiště.

K § 82 a 83

Ustanovení navrhuje vymezení postupu při dočasném přerušení provozování vojenského letiště nebo jeho části. Pokud se bude jednat o vojenské letiště se smíšeným letovým provozem, vyrozumí o této skutečnosti ministerstvo Úřad pro civilní letectví. V dalším pak vymezuje pravomoci k vydávání příkazů provozovatelům leteckých činností. Z hlediska vojenského letectví je oprávněno k vydávání příkazů ministerstvo a armáda.

K § 84

Za účelem komplexnosti navrhované právní úpravy je vloženo ustanovení o zajištění požární ochrany a provádění záchranných prací na vojenských letištích. Tyto činnosti zajišťují vojenské hasičské jednotky podle zákona o požární ochraně.

K § 85

Ustanovení určuje věcnou příslušnost v případě schvalování civilního provozovatele na vojenském letišti a odkazuje na zákon č. 49/1997 Sb. Záměrem je stanovit jednoznačnou povinnost z hlediska aplikační praxe. Ustanovení navazuje na § 27 zákona č. 49/1997 Sb. Rozhodnutí pro vojenské létání se nevydává. Ministerstvo z důvodů souvisejících s ochranou zájmů bezpečnosti České republiky a činností spadajících pod výkon veřejné moci, zajištění veřejného pořádku nebo veřejné bezpečnosti podle článku 346 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie vylučuje jiného civilního provozovatele na vojenském letišti než právnickou osobu se sídlem na území České republiky nebo podnikající fyzickou osobu s adresou místa trvalého pobytu na území České republiky.

K § 86 až 89

Navrhuje se, aby ministerstvo mělo možnost povolit další letovou činnost na vojenském letišti. Na povolení nebude právní nárok. Záleží na posouzení charakteru plněných úkolů vojenského útvaru, který na letišti sídlí, dodržení zásad utajení a četnosti a charakteru vojenského letového provozu. Ministerstvo z důvodů souvisejících s ochranou zájmů bezpečnosti České republiky a činností spadajících pod výkon veřejné moci, zajištění veřejného pořádku nebo veřejné bezpečnosti podle článku 346 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie vylučuje jiného civilního provozovatele na vojenském letišti než právnickou osobu se sídlem na území České republiky nebo podnikající fyzickou osobu s adresou místa trvalého pobytu na území České republiky.

Ustanovení navrhuje pravidla, kterým se musí uživatelé řídit. K tomu člení využití letiště do a nad 12 přistání na tomto letišti v kalendářním roce. Létání nad 12 letových přistání na konkrétním letišti považuje návrh za občasný letový provoz, který povoluje ministerstvo. Zároveň jsou stanoveny náležitosti žádosti, povinnosti uživatele a podmínky zániku povolení. V přechodných ustanoveních se ukládá těmto osobám ve lhůtě 1 roku doložit splnění stanovených podmínek.

K § 90

Navrhuje se stanovit požadavky na provozovatele letiště, které budou provádět, zabezpečovat, nebo organizovat letovou činnost na vojenském letišti. Splnění těchto podmínek bude nutné k vydání povolení k zahájení letového provozu. Vzhledem k možnému využití vojenských letišť civilními letadly a přechodu Severoatlantické aliance na normy ICAO, musí

být letové postupy na vojenských letištích konstruovány v souladu s mezinárodními normami, které vychází z mezinárodních úmluv, které se staly součástí právní úpravy. Stanovuje se postup schválení letového postupu nebo jeho změny a postup jeho publikace.

K § 91

Při rozhodování o stanovení druhu vojenského letiště a jeho změně se postupuje dle technických a provozních požadavků obsažených v prováděcím předpise. Návrh samostatně stanovuje podmínky pro mezinárodní provoz, hranice vojenského letiště a výměru letištních pozemků. Vychází se z právní úpravy zákona č. 49/1997 Sb.

K § 92

S cílem vytvořit nástroje pro budování letištní sítě pro případ obrany České republiky v období nouzového stavu a stavu ohrožení státu se vede seznam vojenských letišť, který obsahuje také údaje o vytvářených letištích. Ministerstvo z důvodů souvisejících s ochranou zájmů bezpečnosti České republiky a činností spadajících pod výkon veřejné moci, zajištění veřejného pořádku nebo veřejné bezpečnosti podle článku 346 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie vylučuje jiného civilního provozovatele na vojenském letišti než právnickou osobu se sídlem na území České republiky nebo podnikající fyzickou osobu s adresou místa trvalého pobytu na území České republiky. Na základě rozhodnutí ministerstva, kterým se stanoví druh letiště, se provede zápis do seznamu vojenských letišť. Návrh upravuje obsah údajů, které se v seznamu letišť uchovávají. Předpokládá se uplatňování ochranných pásem kolem vytvářených letišť podle § 95, aby vytvářená letiště nebyla postupem času znehodnocena. Údaje o zřizovaných letištích nejsou veřejně přístupné a návrh reguluje nahlížení do tohoto seznamu. Dále pak upravuje vyřazení ze seznamu a spolupráci s Úřadem pro civilní letectví.

K § 93

Návrh ukotvuje základní skutečnosti o tom, že provozní způsobilost vojenského letiště pro civilní mezinárodní provoz schvaluje Úřad pro civilní letectví. Je tak činěno především proto, že doposud byl možný dvojí výklad. Tento postup byl, i když věcný záměr uváděl příkladmo jinou formu výkonu správního dozoru, dohodnut s Úřadem pro civilní letectví. To znamená, že na vojenském letišti se smíšeným letovým provozem budou 2 orgány správního dozoru, a to ministerstvo a Úřad pro civilní letectví. Armáda je při své činnosti regulována standardizačními doporučeními Severoatlantické aliance, a proto se předpokládá, že bude akceptována rozdílnost požadavků vůči ICAO. V rámci hodnocení míry přijatelného plnění nařízení EPaR č. 216/2008/ES ministerstvo neočekává komplikace. Hodnocení přijatelné akceptace například v současné době probíhá pro letiště Pardubice na základě výsledku auditu EASA v roce 2012.

Na základě praktických zkušeností ministerstvo došlo k závěru, že lze vzájemně uznávat způsobilost poskytovatele vybraných leteckých služeb nebo jejich části a provozní způsobilosti leteckých pozemních zařízení. Návrh předpokládá, že Úřad pro civilní letectví může uznat způsobilost schválenou ministerstvem na základě dohody s ministerstvem.

K § 94

Ve věci vojenské letecké stavby sloužící k zajištění vojenského letového provozu mimo prostor letišť návrh vychází z ustanovení zákona č. 49/1997 Sb. Speciálním stavebním úřadem pro vojenské letecké stavby je Úřad státního odborného dozoru ministerstva, který vydává kolaudační souhlas podle stavebního zákona.

K § 95 až 99

Jednotlivé druhy ochranných pásem vojenských leteckých staveb jsou stanoveny společně pro civilní a vojenské letectví zákonem č. 49/1997 Sb. Ochranné pásmo zřídí ministerstvo opatřením obecné povahy podle správního řádu a po projednání s úřadem územního plánování stanoví parametry ochranného pásma a jednotlivá opatření k ochraně vojenských leteckých staveb. Upravuje podmínky vstupu a výkonu činností v těchto pásmech. Návrh v této části přebírá současně platnou právní úpravu obsaženou v zákoně č. 49/1997 Sb.

Nově se upravují ochranná pásma pro vytvářené vojenské letiště.

K § 100

Snahou návrhu zákona je jednoznačně deklarovat dělící rovinu mezi civilním a vojenským letectvím. Je zřejmé, z hlediska počtu leteckých provozovatelů a hustotě letového provozu v České republice, že je nutné v rámci právního řádu mít pro mírové létání pouze jeden předpis. Z pohledu ministerstva je tím zákon č. 49/1997 Sb. Proto jsou do návrhu zákona vložena ustanovení, která reflektují na ustanovení § 44 a 50 zákona č. 49/1997 Sb.

Pro případy nouzového stavu a stavu ohrožení státu a výcviku k plnění úkolů zajišťování bezpečnosti ČR ministerstvo může stanovit odlišná pravidla létání. Ustanovení koresponduje s § 50 odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., kde je uváděno, že létání vojenských letadel se řídí tímto zákonem, kromě létání pro účely obrany, výcviku a zajištění bezpečnosti státu.

K § 101

Ustanovení definuje odpovědnost za provedení letu a pravomoci velitele letadla a povinnosti osob přítomných na palubě. Ustanovení je obdobou § 54 zákona č. 49/1997 Sb., ale je rozšířeno o odpovědnost operátora a programátora bezpilotního vojenského letadla.

K § 102

Ustanovení navrhuje upravit povinnosti provozovatelů letišť, výuky a výcviku na vojenské letecké technice a letadel s cílem dosažení maximální dostupné bezpečnosti letového provozu.

K § 103

Navrhuje se nově upravit bezpečnostní letovou normu a povinnosti posádky vojenského letadla. Bezpečnostní letovou normu provozovatele vojenských letadel zpracovává provozovatel na základě prováděcího právního předpisu, který bude vydán k tomuto návrhu zákona. Dnes je tato oblast upravena pouze v § 24 až 31c zákona o vojácích z povolání, který se nevztahuje na vojenský letecký personál mimo organizační strukturu ministerstva a armády a na občanské zaměstnance. Bezpečnostní normu provozovatele ministerstvo schválí, pokud budou zajištěny podmínky pro bezpečnost létání.

V současné době ministerstvo a Úřad pro civilní letectví zaznamenává případy souběžného výkonu činností jak v civilním letectví, tak ve vojenském letectví. Návrh zavádí povinnost veliteli letadla před každým letem na tuto skutečnost upozornit provozovatele. Ten v souladu se schválenou bezpečnostní normou může přijmout adekvátní opatření. Obdobně se postupuje po ukončení letu.

Bezpečnostní letovou normu provozovatele schvaluje ministerstvo. Při posuzování doby služby bude přihlíženo k činnosti ve vojenském i civilním letectví.

K § 104

Samostatně se navrhuje upravit povinnost řídících letového provozu vést záznamy o počtu odpracovaných hodin ve službě řízení letového provozu a počtu odpracovaných hodin ve výcviku pro výkon služby řízení letového provozu z hlediska případné analytické činnosti za účelem zjišťování nedostatků a hledání nápravných opatření.

K § 105

Návrh zavádí vojenskou leteckou informační příručku, která je shodně s Mezinárodní organizací pro civilní letectví vydávaná ministerstvem a obsahuje aeronautické informace potřebné k letecké navigaci vojenských letadel v České republice.

K § 106 až 114

Letecká veřejná vystoupení jsou schvalována v dohodě s Úřadem pro civilní letectví. Ministerstvo povoluje letecké veřejné vystoupení na vojenských letištích, kde není schválen veřejný civilní letový provoz. Výjimkou jsou Dny NATO a Dny velitele vzdušných sil armády, které se každoročně pořádají na letišti Mošnov. Letecká veřejná vystoupení pod dozorem ministerstva jsou zpravidla organizována jako neziskové aktivity. Z hlediska velké kumulace osob na malém prostoru však vytváří velké riziko vzniku mimořádné situace (v roce 2012 v jeden den bylo na letišti Mošnov až 118 000 osob) a může dojít k poškození zdraví osob a majetku velkého rozsahu, a to případným pádem letadla nebo teroristickou činností.

Ustanovení obsahuje vymezení pojmu letecké veřejné vystoupení, organizátor, letový ředitel, účastník a stanovuje podmínky, za kterých ministerstvo vydá povolení. Nezastupitelnou úlohu má letový ředitel, který odpovídá za celé provedení leteckého veřejného vystoupení a v jeho průběhu řídí průběh všech ukázek. Mimo to odpovídá i za koordinaci průběhu případných záchranných prací. Pravomoci a povinnosti letového ředitele a povinnosti organizátora proto navrhujeme upravit v zákoně.

Jednou z povinností organizátora je informovat územněsprávní celky o plánování leteckého veřejného vystoupení za účelem přijmutí organizačních opatření k hladkému průběhu akce. Jedná se především o posílení dopravního systému, zajištění zdravotnické záchranné služby, regulace dopravy v přilehlých obcích, vytváření záchytných parkovišť na obecních pozemcích apod. Dále ke koordinaci termínu akce s možným souběhem jiných akcí pořádaných obcemi.

Ustanovení vychází z dosavadní praxe ministerstva při výkonu správního dozoru nad těmito vystoupeními, zpracované dokumentace Úřadu pro civilní letectví a standardizačního doporučení Severoatlantické aliance.

K § 115

Mezinárodně zavedenou podmínkou účasti letových posádek na leteckém veřejném vystoupení je národní autoritou vydané osvědčení o jejich způsobilosti k letovým vystoupením na veřejnosti. Ustanovení navrhuje specifikaci podmínek, za kterých ministerstvo vydá osvědčení nebo souhlas posádce armády, právnické a fyzické osobě (LOM PRAHA s. p., AERO Vodochody AEROSPACE a.s., Evektor s r.o.). Osvědčení posádka letadla předkládá před každým letovým vystoupením v České republice a v zahraničí.

V případech, kdy charakter letového vystoupení nevyžaduje speciální přípravu letové posádky, ministerstvo způsobilost této posádky neověřuje a osvědčení nevydává. Pokud nemá námitky, pouze vysloví souhlas s vystoupením.

Ustanovení opět vychází z dosavadní praxe ministerstva při výkonu správního dozoru nad těmito vystoupeními a za tímto účelem zpracované dokumentace Úřadu pro civilní letectví a standardizačního doporučení Severoatlantické aliance.

K § 116 až 118

Do ustanovení návrhu zákona se přebírá návrh právní úpravy zákona o civilním letectví, který je v současnosti projednáván v Legislativní radě vlády. V návaznosti na právní úpravu provedenou v předchozích ustanoveních jsou provedeny změny v definování požadavků na orgán, který zajišťuje zjišťování příčin událostí v letovém provozu a jejich hlášení. Terminologie je sjednocena s terminologií užívanou v civilním letectví. Systém hlášení se řídí jinými pravidly, a to podle standardizačního doporučení Severoatlantické aliance.

K § 119

Za účelem vytváření prevence před vznikem událostí vede ministerstvo jejich evidenci. Ustanovení specifikuje fyzické a právnické osoby, které jsou z hlediska vojenského letectví povinovány tyto události hlásit. Zároveň se navrhuje zmocnit ministerstvo k sdílení těchto údajů.

K § 120 až 121

Oblast leteckých služeb je dnes mezi civilním a vojenským letectvím velmi úzce propojena a někdy je i obtížně popsatelná hranice odpovědnosti za poskytování těchto služeb. Snahou ministerstva je zajistit srovnatelnou úroveň výkonu těchto služeb. Pokud letové provozní služby poskytuje armáda civilními provozovateli ve vojenských prostorech, považuje se za způsobilého poskytovatele. Obdobně, pokud civilní poskytovatel letových provozních služeb, poskytuje letecké služby vojenskému létání, považuje se za způsobilého podle tohoto zákona. Ministerstvo a Úřad pro civilní letectví v této oblasti úzce spolupracují.

K jednoznačné aplikaci ustanovení definuje letecké služby pro vojenské účely. Dále se navrhuje upravit možnost delegování leteckých služeb nebo jejich části na právnickou a fyzickou osobu. Kromě případů spadajících pod plnění mezinárodních smluvních závazků o společné obraně proti napadení se jedná jak o poskytování oblastních letových provozních služeb v rámci projektu integrace oblastních provozních služeb v České republice, tak dnes aktuálního situace poskytování letových provozních služeb na vojenských letištích.

Při plnění úkolů armády vyplývajících z mezinárodních smluvních závazků o společné obraně proti napadení může ministerstvo delegaci dočasně změnit a stanovit odlišná pravidla pro poskytování leteckých služeb.

Ministerstvo obrany dále může, na základě uzavřené písemné dohody mezi státy, dočasně delegovat poskytování letových provozních služeb ve vyhrazené části vzdušného prostoru České republiky na zahraničního vojenského poskytovatele těchto služeb a armáda může, na základě uzavřené písemné dohody mezi státy, dočasně poskytovat letové provozní služby ve vyhrazené části vzdušného prostoru sousedního státu. Tímto bude dosaženo efektivnějšího využití evropského vzdušného prostoru. Z praktického hlediska se jedná o vytvoření přeshraničních vzdušných prostorů (Cross Border Area – CBA) určených k výcviku ozbrojených sil, kde budou poskytovány letové provozní služby pouze jednou smluvní stranou bez ohledu na to, nad jakým státem se vojenské letadlo nachází. Samotné zřizování a aktivace těchto prostorů bude realizováno v souladu s obecně platnými principy stanovenými zákonem č. 49/1997 Sb.

K § 122

Ustanovení upravuje základní požadavky na poskytovatele oblastních letových provozních služeb. Ministerstvo obrany ověřuje nejméně jednou za 3 roky připravenost k trvalému zajištění

poskytování služby, zpracovaných plánů a postupů pro plnění úkolů v případě nouzového stavu a stavu ohrožení státu.

K velmi rozlišným variantám možných řešení zabezpečení uvedené oblasti není toto ustanovení navrhováno jako taxativní, aby nebylo bráněno dalšímu rozvoji efektivity létání v Evropě (funkční bloky vzdušného prostoru). Má se za to, že v případech souvisejících s ochranou zájmů bezpečnosti České republiky a činností spadajících pod výkon veřejné moci, zajištění veřejného pořádku nebo veřejné bezpečnosti podle článku 346 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie ministerstvo v součinnosti s Úřadem pro civilní letectví vždy zhodnotí aktuální stav a případná rizika při poskytování oblastních letových provozních služeb nebo jejich části různými podnikajícími subjekty. V některých případech může dojít i k delegaci těchto služeb na orgány velení a řízení spadající pod NATO.

K § 123 a 124

Ustanovení upravuje oblast výkonu státní správy v rozsahu současné platné právní úpravy obsažené v zákoně č. 219/1999 Sb., č. 49/1997 Sb. a nově v zákoně o vojenském letectví. Navrhuje ministerstvo jako odvolací orgán ve správním řízení proti rozhodnutím pověřené osoby vydaným podle tohoto zákona. Dále pak z důvodu zajištění bezpečnosti vojenského letectví se navrhuje, aby ministerstvo bylo oprávněno vydat k omezení provádění letů vojenských letadel a omezující příkazy právnickým a fyzickým osobám. Dnes je tak činěno pouze v rozsahu provozování vojenských letadel. Nakonec pak i systém ochrany vojenského letectví před protiprávními činy zavádí koordinaci a kontrolu bezpečnostních opatření k ochraně vojenského letectví před protiprávními činy zejména ve vztahu k civilním uživatelům vojenských letišť a leteckým veřejným vystoupením. Za účelem zajištění plnění úkolů armády v době nouzového stavu a stavu ohrožení státu v součinnosti s Ministerstvem dopravy nebo Úřadem pro civilní letectví omezuje nebo zakazuje užívání vzdušného prostoru České republiky.

K § 125 až 127

V rámci zákona se zavádí institut správního dozoru. Jde o reakci na vývoj v této oblasti, kdy v dnešní době ministerstvo dozoruje 74 právnických a fyzických osob, kterým vydalo osvědčení k činnostem. Výkon správního dozoru nad právnickými a fyzickými osobami, které získaly způsobilost podle tohoto zákona, budou vykonávat osoby pověřené ministerstvem. Může se také jednat například o činnosti související s mezinárodními cvičeními, zálety po provedené údržbě na vojenské letecké technice jiných států u opravárenských podniků v České republice a podobně. Ministerstvo bude postupovat v souladu s pravidly tohoto zákona a zákona o kontrolním řádu.

K § 128

Zcela nově ministerstvo přistoupilo k vytvoření nástrojů pro výkon správního dozoru nad technickým stavem vojenských letadel v provozu, a to s ohledem na cizí vojenská letadla přistávající na území České republiky. V případech, kdy jejich technický stav ohrožuje letový provoz ve vzdušném prostoru České republiky, uvědomí o této skutečnosti velitele letadla, popřípadě příslušný orgán daného státu. Toto ustanovení má vazbu na ustanovení § 2.

K § 129 až 131

Návrh vymezuje správní delikty právnických a fyzických osob v oblasti provozování vojenské letecké techniky, provozování vojenských letišť a leteckých staveb, výkonu činností vojenského leteckého personálu, provozování přípravy na vojenské letecké technice., dále výše

pokut, zánik odpovědnosti za správní delikt, projednávání a výběr pokuty. Návrh vychází ze zákona č. 49/1997 Sb.

K § 132

Návrh stanovuje úhrady za užívání vojenského letiště a za poskytnuté letové provozní služby na těchto letištích. Odvození výše těchto úhrad i výčtu výjimek z úhrad a výjimek uplatňovaných v civilním letectví je jediným logickým způsobem, jak úhrady i výjimky na vojenském letišti stanovit, přičemž srovnání s civilními regionálními letišti Karlovy Vary, Brno a Ostrava je zvoleno účelově, jelikož vojenská letiště jsou letišti svými službami a vybavením plně srovnatelná právě s těmito civilními letišti. Uplatňované výjimky z úhrad za užívání vojenského letiště a za poskytnuté služby je nutno prokázat posádkou letadla. V případech, kdy charakter letu nebo letový plán sám tuto výjimku potvrzuje, nebude další prokazování posádkou letadla vyžadováno. V ostatních případech je vhodné použít smlouvy, dohody a jiné písemností prokazující danou skutečnost.

K § 133

Návrh zavádí 2 položky dalších úhrad, a to za zkoušky z jazyka anglického a zkoušky operátora leteckých vysílacích rádiových zařízení pro vybrané kvalifikace vojenského leteckého personálu a dalšího vojenského personálu.

K § 134

Návrh zákona podléhá notifikačnímu řízení u Evropské komise v souladu s právem Evropské unie.

K § 135

V ustanovení návrhu jsou soustředěna všechna zmocňovací ustanovení k provedení navrhované právní úpravy do dvou prováděcích právních předpisů, a to do vyhlášky o vojenské letecké technice a dále do vyhlášky o odborné způsobilosti a zdravotní způsobilosti vojenského leteckého personálu.

K § 136

Za účelem plynulého zavedení zákona návrh předpokládá uznání odborné způsobilosti vojenského leteckého personálu, technické způsobilosti vojenské letecké techniky, zápis do seznamu vojenských letadel, způsobilosti právnických a fyzických osob a vydaný souhlas k provozování nebo užívání vojenského letiště podle zákona č. 219/1999 Sb. a zákona č. 49/1997 Sb. Návrh také ukládá povinnost ohlásit vznik zástavního práva a dodatečně splnit náležitosti tohoto zákona. Je stanoveno přechodné období pro vykonání zkoušky pro obsluhy vysílacích rádiových zařízení na přidělených vojenských rádiových kmitočtech pro leteckou pohyblivou službu a vojenský letecký personál, který prokazuje jazykové znalosti z anglického jazyka.

K § 137

Ruší se prováděcí právní předpisy k zákonu č. 219/1999 Sb., které mají přímou vazbu na tento zákon. Budou nahrazeny novými s přepracovaným obsahem.

K § 138

Návrh vyvolává změny v zákoně č. 49/1997 Sb. Některá společná ustanovení ve vztahu k leteckým službám, leteckým stavbám a jejich ochranným pásmům se navrhuje uvést do souladu s návrhem tohoto zákona.

K § 139

Návrh vyvolává změny v zákoně č. 219/1999 Sb. Ustanovení ve vztahu ke schvalování způsobilosti vojenské letecké techniky, vedení evidencí a zmocňovací ustanovení se zrušují a jsou přejímána do tohoto zákona.

K § 140

Do zákona o správních poplatcích se vkládá nová položka, která zavádí správní poplatky ve vojenském letectví. Výše poplatků je odvozena od stávajících poplatků zavedených v civilním letectví.

K § 141

Účinnost zákona je stanovena s přiměřeně dlouhou legisvakanční lhůtou, a to k 1. červenci 2014.

V příloze k zákonu jsou navrhovány úhrady za užívání vojenského letiště a za poskytnuté letové provozní služby na tomto letišti a výjimky z těchto úhrad a další úhrady za vynaložené náklady ministerstva v souvislosti s organizací a zajištěním zkoušek.