



Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00  
F: 01 478 81 39  
E: [gp.mzi@gov.si](mailto:gp.mzi@gov.si)  
[www.mzi.gov.si](http://www.mzi.gov.si)

Številka: 007-147/2016/11-02011222

Ljubljana, 9.5.2016

EVA: 2016-2430-0044

GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE  
SLOVENIJE

[Gp.gs@gov.si](mailto:Gp.gs@gov.si)

ZADEVA: Predlog Zakona o spremembi in dopolnitvi Zakona o letalstvu – nujni postopek – predlog za obravnavo

1. Predlog sklepov vlade:

Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13-ZDU-1G in 65/14) je Vlada Republike Slovenije na svoji ..... seji dne ..... sprejela naslednji

**SKLEP:**

Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o spremembi in dopolnitvi Zakona o letalstvu (EVA 2016-2430-0044) in ga predloži v obravnavo Državnemu zboru Republike Slovenije s predlogom, da ga obravnava po nujnem postopku in da Zakonodajno - pravna služba pripravi uradno prečiščeno besedilo zakona.

Mag. Darko Kraševac  
GENERALNI SEKRETAR

Priloga:

- Predlog Zakona o spremembi in dopolnitvi Zakona letalstvu

Sklep prejmejo:

- Državni zbor Republike Slovenije
- Ministrstvo za infrastrukturo
- Ministrstvo za zunanje zadeve
- Ministrstvo za finance
- Služba vlade za zakonodajo
- Urad Vlade Republike Slovenije za komuniciranje
- Generalni sekretariat Vlade RS

2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:

Vlada Republike Slovenije predlaga, da se predlog Zakona o spremembi in dopolnitvi Zakona o letalstvu sprejme po nujnem postopku v skladu s 143. členom Poslovnika Državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07 - uradno prečiščeno besedilo, 105/10 in 80/13) z namenom, da se preprečijo težko popravljive posledice za delovanje države.

3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:

- dr. Peter Gašperšič, Minister za infrastrukturo
- mag. Mirko Komac, v.d. generalnega direktorja Direktorata za letalski in pomorski promet, Ministrstvo za infrastrukturo,
- mag. Alojz Krapež, Direktorat za letalski in pomorski promet, Sektor za letalstvo, Ministrstvo za infrastrukturo.
- Aleksander Kržičnik, podsekretar, Direktorat za letalski in pomorski promet, Sektor za letalstvo, Ministrstvo za infrastrukturo

3. b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:

4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:

5. Kratak povzetek gradiva:

Zaradi izboljšanja ponudbe in s tem dviga konkurenčnosti letališč v evropskem prostoru pa je potrebno nujno razširiti oblike izvajanja storitev, tako da letališčem ne bo omogočeno obratovanje samo v pogojih gospodarske javne službe. Izvajanje obratovanja v pogojih gospodarske javne službe, kot je opredeljena v obstoječem Zakonu o letalstvu pa v sedanjih tržnih razmerah na zadošča, saj ta oblika izvajanja storitev letališčem v Sloveniji ne daje možnosti enakopravnega ekonomskega razvoja, kot ga imajo lahko enaka letališča v Evropi. To je razvidno tudi iz samega geografskega položaja letališč. Le- ta so locirana v bližini letališč sosednjih držav, ki takšnih omejitev glede statusnih oblik, v katerih letališča zagotavljajo obratovanje, nimajo. Ravno zaradi tega so tudi letališča v sosednjih državah v boljšem ekonomskem položaju. S tem lažje zagotavljajo teritorialne, ekonomske in socialne kohezije znotraj držav članic in v Uniji s povezovanjem regij.

Letališča v RS, v primerjavi z evropskimi letališči ležijo v manj razvitih evropskih regijah, kjer nista dobro razvita cestno ali železniško omrežje. Ravno nove predlagane statusne oblike izvajanja storitev, bi lahko omogočile boljšo povezavo z evropskimi regijami. S tako rešitvijo kot je predlagana, bo zaradi sedanje gospodarske krize in prizadevanj za fiskalno konsolidacijo lažje najti pravo ravnovesje med potrebo posameznih letališč po konkurenčnosti in uravnoveženih bilancah ter družbenimi in regionalnimi potrebami, ki jih je treba zadovoljiti.

Predlagana rešitev, ki uvaja nove statusne oblike, v katerih se zagotavlja obratovanje javnega letališča, bo povečala pomen regionalnih letališč pri izboljšanju mobilnosti in medregionalne povezanosti ter njihov prispevek k povečevanju privlačnosti regij. To velja poleg ostalih gospodarskih vidikov predvsem za področje turizma, saj se je turizem izkazal za odpornega proti gospodarski krizi. S tem bodo podprti vidiki oziroma odločitve gospodarske politike, ki ga podpirajo ali pospešujejo, kot so projekti zračnega prometa in letališke infrastrukture.

6. Presoja posledic za:

a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	DA/NE
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	DA/NE
c)	administrativne posledice	DA/NE
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	DA/NE

d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	DA/NE
e)	socialno področje	DA/NE
f)	dokumente razvojnega načrtovanja:  nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja  razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna  razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij	DA/NE
7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:  /		

I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu				
	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) obveznosti za druga javnofinančna sredstva				

**II. Finančne posledice za državni proračun**

**II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:**

Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
<b>SKUPAJ</b>				

**II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:**

Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
<b>SKUPAJ</b>				

**II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:**

Novi prihodki	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
<b>SKUPAJ</b>		

## **OBRAZLOŽITEV:**

Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu.

V zvezi s predlaganim vladnim gradivom se navedejo predvidene spremembe (povečanje, zmanjšanje):

- prihodkov državnega proračuna in občinskih proračunov,
- odhodkov državnega proračuna, ki niso načrtovani na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov,
- obveznosti za druga javnofinančna sredstva (drugi viri), ki niso načrtovana na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov.

Finančne posledice za državni proračun.

Prikazane morajo biti finančne posledice za državni proračun, ki so na proračunskih postavkah načrtovane v dinamiki projektov oziroma ukrepov:

**II. a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:**

Navedejo se proračunski uporabnik, ki financira projekt oziroma ukrep; projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in proračunske postavke (kot proračunski vir financiranja), na katerih so v celoti ali delno zagotovljene pravice porabe (v tem primeru je nujna povezava s točko II. b). Pri uvrstitvi novega projekta oziroma ukrepa v načrt razvojnih programov se navedejo:

- proračunski uporabnik, ki bo financiral novi projekt oziroma ukrep,
- projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in
- proračunske postavke.


Za zagotovitev pravic porabe na proračunskih postavkah, s katerih se bo financiral novi projekt oziroma ukrep, je treba izpolniti tudi točko II. b, saj je za novi projekt oziroma ukrep mogoče zagotoviti pravice porabe le s prerazporeditvijo s proračunskih postavk, s katerih se financirajo že sprejeti oziroma veljavni projekti in ukrepi.

**II. b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:**

Navedejo se proračunski uporabniki, sprejeti (veljavni) ukrepi oziroma projekti, ki jih proračunski uporabnik izvaja, in proračunske postavke tega proračunskega uporabnika, ki so v dinamiki teh projektov oziroma ukrepov ter s katerih se bodo s prerazporeditvijo zagotovile pravice porabe za dodatne aktivnosti pri obstoječih projektih oziroma ukrepih ali novih projektih oziroma ukrepih, navedenih v točki II.a.

**II. c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:**

Če se povečani odhodki (pravice porabe) ne bodo zagotovili tako, kot je določeno v točkah II. a in II. b, je povečanje odhodkov in izdatkov proračuna mogoče na podlagi zakona, ki ureja izvrševanje državnega proračuna (npr. priliv namenskih sredstev EU). Ukrepanje ob zmanjšanju prihodkov in prejemkov proračuna je določeno z zakonom, ki ureja javne finance, in zakonom, ki ureja izvrševanje državnega proračuna.

7. b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:	
Gradivo nima finančnih posledic.	
8. Predstavitev sodelovanja javnosti:	
Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:	DA/NE
9. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:	DA/NE
10. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:	DA/NE
<div style="text-align: right;">   <b>dr. Peter Gašperšič</b>  <b>MINISTER</b> </div>	



Priloga:

- Predlog Zakona o spremembi in dopolnitvi Zakona o letalstvu

# **PREDLOG ZAKONA O SPREMEMBI IN DOPOLNITVI ZAKONA O LETALSTVU**

## **(NUJNI POSTOPEK)**

**(EVA 2016-2430-0044)**

### **I. UVOD**

#### **1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM ZAKONA**

##### **1.1. Ocena stanja**

Zakon o letalstvu v prvem odstavku 158. člena med drugim določa: "Obratovanje javnega letališča se praviloma zagotavlja v tržnih pogojih.". V četrtem odstavku tega člena je določeno: "Če se obratovanje javnega letališča ne more zagotoviti v obsegu in na način, ki je potreben za zagotovitev javnega interesa iz tretjega odstavka 1. člena tega zakona, ga lahko zagotovi za letališče državnega pomena vlada, za letališče lokalnega pomena pa lokalna skupnost, v pogojih gospodarske javne službe. V nadaljevanju je v tretjem odstavku 1. člena določeno, da je zagotavljanje varnosti, rednosti in nemotenosti zračnega prometa v javnem interesu."

V primeru, da letališča ne morejo obratovati v obsegu in na način, ki je potreben za zagotovitev javnega interesa iz tretjega odstavka 1. člena tega zakona, ga lahko zagotovi za letališče državnega pomena vlada, za letališče lokalnega pomena pa lokalna skupnost, v pogojih gospodarske javne službe.

S spremembo zakona pa bodo letališča lahko zagotavljala javni interes tudi v drugih zakonsko določenih oblikah, kot so tiste oblike, ki jih predvideva zakon o javno zasebnem partnerstvu. Te spremembe Zlet bodo omogočile nemoteno obratovanje letališč, ker bodo letališčem dane širše možnosti za izvajanje storitev in s tem tudi boljše možnosti izvajanja storitev na trgu.

#### **2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA**

##### **2. 1. Cilji predloga zakona**

S spremembo zakona bo opredeljenih več možnih načinov izvajanja storitev na javnih letališčih v državi.

##### **2. 2. Načela predloga zakona**

Letališča bodo lahko izvajala svoje dejavnosti na ustrezen, nepristranski, pregleden in nediskriminacijski način ter tako, da bo na javnih letališčih zagotovljena varnost, rednost in nemotnost zračnega prometa.

Z dodatnimi možnostmi, izvajanja storitev na javnih letališčih, se bo omogočil razvoj prostorskih in časovnih zmogljivosti javnega letališča, v skladu z nacionalnim programom.

Omogočena bo večja skrb za vzdrževanje in razvoj infrastrukture, ki se nahaja na posameznem delu letališča.



### 2. 3. Poglavitne rešitve predloga zakona

S predlaganimi spremembami bo javnim letališčem omogočeno, da bodo lahko v izjemnih okoliščinah, tudi v pogojih delovanja na trgu, financirala obratovanje s pomočjo za tekoče poslovanje v skladu Smernicami o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom, UL C 99.

Poleg tega, bodo lahko letališča zagotovila obratovanje, ki je potrebno za zagotovitev javnega interesa iz tretjega odstavka 1. člena tega Zakona o letalstvu v razširjenih pravno organizacijskih oblikah obratovanja, ki jih predvideva Zakon o gospodarskih javnih službah in sicer kot režijski obrat, javni gospodarski zavod, javno podjetje, koncesionirana gospodarska javna služba, ter pod pogoji v razmerjih javno-zasebnega partnerstva. Ministrstvo pristojno za promet pa bo v skladu s predlaganimi rešitvami objavilo javni razpis za izbiro novega obratovalca javnega letališča le v primeru, če se obratovanje javnega letališča zagotavlja v statusnih oblikah in pod pogoji, kot so določeni v predlagani spremembi Zakona o letalstvu .

V Italiji, na Hrvaškem in Franciji je področje obratovanja letališč urejeno na podoben način, torej delovanje javnih letališč pod tržnimi pogoji, v pogojih javno zasebnega partnerstva in gospodarske javne službe.

Zaradi velikosti omenjenih držav in njihove geografske raznolikosti imajo možnost (otoki in težje dostopna območja) pridobiti soglasje Evropske komisije za izvajanje gospodarske javne službe, v koncesionirani obliki, seveda ob pogoju, da bi bil v nasprotnem primeru del območja, ki ima morebitno korist od letališča, brez tega letališča izoliran od ostalega območja v Uniji v tolikšni meri, da bi to poseglo v njihov družbeni in gospodarski razvoj.

Javno (so)financiranje določene gospodarske dejavnosti, ki jih izvajajo letališča, kot storitve splošnega gospodarskega pomena, mora biti skladno s pravili 106(2) člena Pogodbe in sodne prakse v zadevi Altmark.

V vseh treh državah je pomembno tudi to, da so lahko predmet koncesioniranega razmerja tudi investicijska vlaganja v infrastrukturo. V Republiki Sloveniji zaradi mešanega lastništva letališke infrastrukture takšne odločitve še ni mogoče predlagati.

### **3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA ZAKONA ZA DRŽAVNI PRORAČUN IN DRUGA JAVNA FINANČNA SREDSTVA**

#### **3. 1. Ocena finančnih posledic predloga zakona za državni proračun**

Predlog zakona nima novih finančnih posledic za proračun.

#### **3. 2. Ocena finančnih posledic predloga zakona za druga javna sredstva**

Predlog zakona nima novih finančnih posledic za druga javna sredstva.

### **4. NAVEDBA, DA SO SREDSTVA ZA IZVAJANJE ZAKONA V DRŽAVNEM PRORAČUNU ZAGOTOVLJENA, ČE PREDLOG ZAKONA PREDVIDEVA PORABO PRORAČUNSKIH SREDSTEV V OBDOBJU, ZA KATERO JE BIL DRŽAVNI PRORAČUN ŽE SPREJET**

Predlog zakona ne predvideva porabe dodatnih proračunskih sredstev, v okviru že sprejetega proračuna, saj za izvajanje zakona zadoščajo obstoječa sredstva v proračunu.

### **5. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOST PREDLAGANE UREDITVE V PRAVU EVROPSKE UNIJE**

#### **5.1. Prilagojenost predlagane ureditve pravu Evropske unije**

Predloga zakona ni treba usklajevati s pravnim redom Evropske unije, saj na ravni Evropske unije ni obvezujočih pravnih predpisov, ki bi od države članice zahtevali točno določeno ureditev tega področja.

#### **5. 2. Prikaz ureditve v najmanj treh pravnih sistemih držav članic EU**

##### **5. 2. 1. Italija**

Italijanski navigacijski zakonik med drugim opredeljuje način izvajanja storitev zemeljske oskrbe.

Izdaja koncesije za upravljanje letališča.

Z odlokom ministra za infrastrukturo in promet, po posvetovanju z ministrom za gospodarstvo in finance, in v zvezi z vojaškim letališčem, odprtim za civilni promet izda minister za obrambo odobritev posameznemu letališču s katero, je omogočeno skupno upravljanje letališč in letaliških sistemov nacionalnega pomena.

Najdaljši možni rok za katerega je odobrena koncesija je štirideset let. Na podlagi predloga ENCA (italijanske letalske agencije) je izveden javni razpis. Koncesionar je izbran v postopku javnega razpisa v skladu z zakonodajo evropske skupnosti. V razpisih so postopki odprti tudi za podjetja izven EU, pod pogojem, da podjetje ustanovi podružnico v Italiji, in da država, v kateri imajo tuja podjetja svoj glavni sedež priznava tudi italijanska podjetja na podlagi vzajemnosti.

Sporazum med upravljalcem letališča in koncesionarjem mora vsebovati vsaj štiri elemente, s katerimi se lahko preveri obstoj subjektivnih in objektivnih zahtev ter drugih pogojev, ki so vplivali na izdajo dovoljenja, vključno s skladnostjo z dejanskim položajem in kakovost storitev za izvajalce in uporabnike službe.

Prav tako mora vsebovati tudi postopke za določitev in odobritev programov štiriletne intervencije, sankcij in določitev drugih razlogov za razveljavitev koncesije.

Storitve zemeljske oskrbe na letališčih, odprtih za komercialni zračni promet, izvaja upravljavec letališča. Izvajalci storitev jih lahko izvajajo, če imajo v soglasje italijanske letalske agencije.

## **5. 2. 2. Francija**

Francoski letalski zakon opredeljuje naslednje storitve zemeljske oskrbe:

- Pomoč pri parkiranju zrakoplova in zagotovitev ustreznih naprav.
- Komunikacija med dobaviteljem stranko,
- Pomoč pri nakladanju in razkladanju letal, vključno z dobavo in izvedbo potrebnih sredstev, prevoz posadke in potnikov med zrakoplovom in terminalom ter prevoz prtljage med zrakoplovom in terminalom,

Pomoč pri premikanju zrakoplova ob odhodu in prihodu, zagotavljanje in izvajanje potrebnih ukrepov ;

Prevoz, nakladanje na letalo in raztovarjanje zrakoplova.

Pomoč "čiščenje in zračni promet" vključuje:

- Zunanje in notranje čiščenje zrakoplova in WC storitev
- Klimatska naprava in ogrevanje potniške kabine, odstranjevanje snega in ledu z letala ter pomoč v primeru zaledenitve letala;
- Postavitev kabine z opremo za kabino, hramba te opreme.

Storitev pomoči pri zagotovitvi goriva in kurilnega olja vključuje:

Organizacijo in izvedbo polnjenja in predelavo goriva, vključno s skladiščenjem, nadzor kakovosti in količine dobav; Pomoč "letalske operacije in storitve za posadko uprave" vključuje: Priprava leta na odhodnem letališču ali katerem koli drugem mestu.

Pomoč zemeljskega prometa vključuje: Organizacijo in izvedbo prevoza potnikov, posadke, prtljage, tovora in pošte med različnimi terminali istega letališča, ne pa tudi prevoza med zrakoplovom in katero koli drugo točko v območju istega letališča;

Koncesije, država dodeli za izgradnjo, vzdrževanje in obratovanje letališča pod naslednjimi pogoji:

Specifikacije koncesij so odobrene z odlokom državnega sveta, sprejetih na podlagi podpisa ministra pristojnega za civilno letalstvo in ministra za gospodarstvo in finance. Koncesije, ki ne odstopajo od standardne specifikacije so podane z vladno uredbo.

Ne glede na to, imajo standardne specifikacije, ki so odobrene z odlokom Sveta države potrdilo ministra za civilno letalstvo in ministra za gospodarstvo. Trgovci so upravičeni do prejemanja plačila za opravljene storitve, v skladu s pogoji na podlagi njihovih specifikacij.

Določbe tega člena se uporabljajo za vsa državna civilna letališča, ne glede na določbe obstoječih koncesij.

### 5. 2. 3. Hrvaška

Hrvaški Zakon o zračnim lukama NN 78/15, 14/11,19/98 določa, da mora letališče organizirati nemoteno uporabo operativnih površin, sprejem in prevoz letal na letališču, sprejem potnikov in prtljage. Letališča opravljajo zemeljske storitve. Koncesija za letališče zajema koncesijo za javna dela, oziroma koncesijo za javne storitve, na podlagi zakona o koncesijah, pri čemer se koncesijska pogodba ne sme skleniti za daljši rok kot 40 let.

Letališča so v lasti države. S koncesijami pa rešujejo tako upravljanje letališč, kot pravico gradnje. S koncesijsko pogodbo pa koncesionar pridobi pravico gradnje in upravljanja z letališčem, kar vključuje koordinacijo in nadzor nad izvajanjem zemeljskih storitev.

Koncesionar lahko dobi pravico gradnje in upravljanja z določenim delom letališča ter upravljanje z delom letališča, kar tudi vključuje izvajanje posameznih storitev zemeljske oskrbe. Koncesija se lahko podeli za gradnjo in upravljanje z letališčem na nepremičninah Republike Hrvaške oziroma lokalne samouprave. Če ima koncesijsko razmerje lastnosti javno zasebnega partnerstva, se zanj uporabljajo določbe zakona o javno zasebnem partnerstvu.

## 6. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA

### 6. 1. Presoja administrativnih posledic

**a) v postopkih oziroma poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:**

**Predlog zakona ne bo imel pomembnih posledic za poslovanje javne uprave oziroma za pravosodne organe.**

**b) pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov:**

**Predlog zakona ne uvaja novih obveznosti za stranke.**

### 6. 2. Presoja posledic za okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki:

**Predlog zakona nima posledic za okolje.**

### 6. 3. Presoja posledic za gospodarstvo:

**Predlog zakona nima posledic za gospodarstvo. Glede na pravno urejenost področja pa je vpliv na meddržavno gospodarsko sodelovanje lahko samo ugoden.**

### 6.4. Presoja posledic za socialno področje:

**Predlog zakona nima posledic za socialno področje. Glede na pravno urejenost področja, pa ugodno vpliva na možnosti, ki jih bodo imela letališča za razvoj.**

### 6. 5. Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja:

**Predlog zakona nima posledic za dokumente razvojnega načrtovanja.**

### 6. 6. Presoja posledic za druga področja:

**Predlog zakona nima posledic za druga področja.**

### 6.7. Izvajanje sprejetega predpisa:

**Izvajanje sprejetega predpisa bo v pristojnosti Ministrstva za infrastrukturo.**

6.8. Druge pomembne okoliščine v zvezi z vprašanji, ki jih ureja predlog zakona:

**Drugih pomembnih okoliščin ni.**

## **7. NAVEDBA, KATERI PREDSTAVNIKI PREDLAGATELJA BODO SODELOVALI PRI DELU DRŽAVNEGA ZBORA IN DELOVNIH TELES**

Pri delu Državnega zbora in njegovih delovnih teles bodo sodelovali:

- dr. Peter Gašperšič, Minister za infrastrukturo
- mag. Klemen Grebenšek, državni sekretar, Ministrstvo za infrastrukturo
- mag. Mirko Komac, v.d. generalnega direktorja Direktorata za letalski in pomorski promet, Ministrstvo za infrastrukturo,
- mag. Alojz Krapež, Sektor za letalstvo, Direktorat za letalski in pomorski promet, Ministrstvo za infrastrukturo,
- Aleksander Kržičnik, podsekretar, Sektor za letalstvo, Direktorat za letalski in pomorski promet, Ministrstvo za infrastrukturo,

## **8. PRIKAZ SODELOVANJA JAVNOSTI PRI PRIPRAVI ZAKONA:**

Zakon je bil objavljen na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo.

## **II. BESEDILO ČLENOV**

### **PREDLOG ZAKONA O SPREMEMBI IN DOPOLNITVI ZAKONA O LETALSTVU**

#### **1. člen**

V Zakonu o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo) se četrty odstavek 158. člena spremeni tako, da se glasi:

»(4) Obratovanje javnega letališča se lahko financira iz javnih sredstev kot pomoč letališčem za tekoče poslovanje v skladu s Smernicami o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C št. 99 z dne 4. 4. 2014, str. 3). Vlada z uredbo podrobneje predpiše pogoje in merila dodelitve pomoči letališčem za tekoče poslovanje.«.

Za spremenjenim četrtyim odstavkom se doda nov peti odstavek, ki se glasi:

»(5) Če se obratovanje javnega letališča ne more zagotoviti v obsegu in na način, ki je potreben za zagotovitev javnega interesa iz tretjega odstavka 1. člena tega zakona, ga lahko zagotovi za letališče državnega pomena vlada, za letališče lokalnega pomena pa lokalna skupnost:

- pod pogoji v razmerjih javno-zasebnega partnerstva,
- v oblikah gospodarske javne službe.«.

Dosedanji peti odstavek postane šesti odstavek.

## PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

### 2. člen

(1) Do izbire obratovalca v skladu z novim petim odstavkom 158. člena zakona zagotavlja obratovanje javnega letališča državnega pomena dosedanji obratovalec.

(2) Ministrstvo objavi javni razpis za izbiro obratovalca iz novega petega odstavka 158. člena zakona do 31. 12. 2016.

### 3. člen

Z dnem uveljavitve tega zakona preneha veljati Uredba o koncesiji za izvajanje gospodarske javne službe obratovanja javnega letališča Portorož (Uradni list RS, št. 28/11).

### 4. člen

Ta zakon začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

#### K 1. členu

S spremembo 4. odstavka 158. člena je razširjena pravno organizacijska oblika obratovanja, ki je potrebna za zagotovitev javnega interesa iz tretjega odstavka 1. člena tega zakona. Tega lahko zagotovi za letališče državnega pomena vlada, za letališče lokalnega pomena pa lokalna skupnost.

Letalstvo je panoga z majhnimi maržami, zato je potrebno omogočiti pogoje, na podlagi katerih bo lahko letalstvo, močno in rentabilno, slovenska letališča državnega pomena pa konkurenčna v primerjavi z ostalimi letališči v EU. To še zlasti velja na regionalni ravni, kjer so marže pogosto najnižje. Poleg gospodarskih ovir se soočamo tudi z ovirami, povezanimi z vplivom letalstva na okolje, preobremenjenostjo, varnostjo ter potrebo po boljši opredelitvi njegovega bistvenega prispevka k prometnemu omrežju EU. Probleme bo mogoče rešiti tudi z novimi oblikami izvajanj storitev, ki so vsebina predlaganih sprememb.

Nove oblike izvajanja storitev splošnega gospodarskega pomena, v katerih letališče obratuje so poleg oblik gospodarske javne službe (v nadaljevanju: GJS) tudi oblike služb, ki se izvajajo pod pogoji v razmerjih javno-zasebnega partnerstva. Če se obratovanje javnega letališča ne more zagotoviti v tržnih pogojih, bodo lahko letališča državnega pomena (javna letališča za mednarodni zračni promet) skladno s Smernicami o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (Uradni list EU C št. 99, z dne 4. 4. 2014, str 3) pridobila, kolikor bo potrebno, ob izpolnjevanju določenih pogojev, dovoljeno državno pomoč v obliki finančne pomoči. Sedanja ureditev je omogočala obratovanje letališč in zagotavljanje storitev zgolj v pogojih gospodarske javne službe. Z novo ureditvijo pa bo omogočeno opravljanje storitev tudi v drugih oblikah pod pogoji in v razmerjih javno zasebnega partnerstva.

Zaradi izboljšanja ponudbe in s tem dviga konkurenčnosti letališč v evropskem prostoru pa je nujno razširiti oblike izvajanja storitev. Izvajanje storitev v obliki GJS, kot je sedaj opredeljena v Zakonu o letalstvu pa v sedanjih tržnih razmerah na zadošča, saj ta oblika storitev letališčem v Sloveniji ne daje možnosti enakopravnega ekonomskega razvoja, kot ga imajo lahko enaka letališča v Evropi. To je razvidno tudi iz samega geografskega položaja letališč. Le ta so locirana v bližini letališč sosednjih držav, ki takšnih statusnih omejitev nimajo. Ravno zaradi tega so tudi letališča v Avstriji, Hrvaški, Italiji v boljšem ekonomskem položaju, saj obratujejo lahko v bolj fleksibilnih oblikah

izvajanja letalskih storitev in s tem lažje zagotavljajo teritorialne, ekonomske in socialne kohezije znotraj posameznih držav članic in v Uniji s povezovanjem regij.

Letališča v RS, v primerjavi z evropskimi letališči ležijo v manj razvitih evropskih regijah, kjer nista dobro razvita cestno ali železniško omrežje. Regionalna letališča so zelo pomembna za prihodnost regij in lahko pomembno prispevajo k zmanjševanju preobremenjenosti glavnih letališč. Poleg tega lahko razvijajo tudi dejavnost splošnih letalskih storitev ter potencialno ponudijo številne storitve, ki jih bo zaradi porasta komercialnega prometa na velikih letališčih v prihodnje vedno manj.

Nove predlagane statusne oblike izvajanj storitev, bi lahko omogočile boljšo povezavo z evropskimi regijami. S tako rešitvijo kot je predlagana, bo zaradi sedanje gospodarske krize in prizadevanj za fiskalno konsolidacijo lažje najti pravo ravnovesje med potrebo posameznih letališč po konkurenčnosti in uravnoteženih bilancah ter družbenimi in regionalnimi potrebami, ki jih je treba zadovoljiti.

Predlagana rešitev, ki uvaja nove statusne oblike, v katerih obratuje letališče, bo povečala pomen regionalnih letališč pri izboljšanju mobilnosti in medregionalne povezanosti ter njihov prispevek k povečevanju privlačnosti regij. To velja poleg ostalih gospodarskih vidikov predvsem za področje turizma, saj se je turizem izkazal za odpornega proti gospodarski krizi. S tem bodo podprti vidiki oziroma odločitve gospodarske politike, ki ga podpirajo ali pospešujejo, kot so projekti zračnega prometa in letališke infrastrukture.

Poleg novih pravno organizacijskih oblik obratovanja, sprememba 4. odstavka 158. člena uvaja v prehodnem obdobju 10 let, tudi možnost pridobitve pomoči za tekoče poslovanje. Pomoč za tekoče poslovanje načeloma pomeni zelo izkrivljeno obliko pomoči in se lahko odobri le v izjemnih okoliščinah in kadar se ne posega v delovanje notranjega trga. Dokazovanje izpolnjevanja pogoja izjemnih okoliščin je podrobneje določeno na podlagi sodbe v zadevi Altmark in v Smernice EU o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom.

Slovenija mora še pred začetkom izplačevanja sredstev, ki bodo namenjena pokrivanju pričakovane finančne vrzeli, priglasila Evropski komisiji, kot dovoljeno državno pomoč, ki je združljiva z notranjim trgom, skladno s členom 106(2) Pogodbe.

Znesek pomoči posameznemu javnemu letališču, ki deluje na trgu in hkrati kumulativno izpolnjuje vsa merila iz sodbe Altmark, bo država načeloma določila predhodno, pred začetkom uporabe določbe tega člena, kot fiksen znesek enak višini pričakovane vrzeli v financiranju poslovanja letališča, za ves čas prehodnega obdobja, toda najdlje do leta 2024.

Kot maksimalno možen znesek dovoljene finančne pomoči, za letališča, katerih letni promet dosega največ 700.000 potnikov, je v prehodnem obdobju prvih petih let, enak višini 80% pričakovane finančne vrzeli v poslovanju posameznega javnega letališča. Po izteku tega petletnega obdobja bo potrebno ponovno pridobiti soglasje Evropske komisije, ki bo dovolila posameznemu javnemu letališču, posebno obravnavo in dovolila njegovo financiranje na enak način.

Razpoložljivi podatki in soglasje industrije kažejo na povezavo med finančnim stanjem letališča in njegovo količino prometa, pri čemer so finančne potrebe manjših letališč običajno večje. Ravno to kaže tudi na večjo občutljivost regionalnih letališč v izjemnih okoliščinah, saj bi upravljalci manjših regionalnih letališč glede na svoj prispevek h gospodarskemu razvoju in teritorialni koheziji v EU morali imeti na voljo čas za prilagoditev, v katerem bi na primer postopno povečali letališke pristojbine letalskim družbam, uvedli ukrepe racionalizacije, oblikovali različne poslovne modele ali

privabili nove letalske družbe in stranke ter s tem izkoristili svojo neizrabljeno zmogljivost, kar določajo tudi Smernice EU o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom.

Z namenom, da se slovenskim letališčem omogoči dovolj časa, da se prilagodijo novim tržnim razmeram in se preprečijo motnje v zračnem prometu ter zagotovi povezljivost regij, bo ravno pomoč za tekoče poslovanje omogočila odpravljanje posledic, ki lahko nastanejo v izjemnih okoliščinah. S tem bo omogočena enaka mobilnost vseh državljanov RS, kot ga zagotavljajo tudi ostale druge države v EU svojim državljanom. Poleg tega bo pomoč za tekoče poslovanje omogočila razvoj slovenskih letališč in tako pomenila tudi boj proti preobremenjenosti letalskega prevoza na velikih letališčih v EU.

#### **K 2, 3 in 4. členu**

Ministrstvo bo v skladu s spremenjenim 4. odstavkom 158. člena Zakona o letalstvu objavilo javni razpis za izbiro novega obratovalca letališča, kadar se bo obratovanje javnega letališča zagotavljalo v pogojih javno zasebnega partnerstva oziroma v pogojih gospodarske javne službe. V prehodnem obdobju pa bo do izbire novega obratovalca na podlagi razpisa, zagotavljal obratovanje letališča sedanji obratovalec. V enem letu po uveljavitvi sprememb Zakona o letalstvu, pa bo objavljen javni razpis za izbor novega obratovalca javnega letališča.

Glede na to, da se s spremembo četrtega odstavka 158. člena Zakona o letalstvu uvajajo nove statusne oblike izvajanja storitev (gospodarska javna služba ali izvajanje storitev pod pogoji v razmerjih javno-zasebnega partnerstva), v katerih lahko letališča izvajajo obratovanje letališča za zagotovitev javnega interesa, je potrebno tudi z uveljavitvijo sprememb zakona razveljaviti Uredbo o koncesiji za izvajanje gospodarske javne službe obratovanja Javnega letališča Portorož (Uradni list Republike Slovenije (Uradni list RS št. 28/11)). Javno letališče Portorož namreč ne more izvajati gospodarskih dejavnosti v obliki gospodarskih javnih služb, ki jih izvajajo letališča, ki bi jih lahko opredelili kot storitve splošnega gospodarskega pomena (gospodarsko javno službo). Evropska komisija poudarja, da se lahko upravljanje letališča obravnava kot javna gospodarska služba le, če bi bil del območja, brez tega letališča izoliran od ostalega območja Unije v tolikšni meri, da bi to poseglo v njegov družbeni in gospodarski razvoj (pri tem je potrebno upoštevati tudi druge načine prevoza: cesta, železnica, pomorske povezave). Le v takih primerih, ko je letališče locirano v izoliranih, oddaljenih ali obrobni regijah EU lahko javni organi letališču naložijo obveznost javne službe, da zagotovijo, da letališče ostane odprto za komercialni promet. Cilj splošnega pomena, ki ga želijo doseči javni organi, ne more biti zgolj razvoj nekaterih gospodarskih dejavnosti ali gospodarskih območji. Zakon začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije

#### **IV. BESEDILO ČLENA, KI SE SPREMINJA**

##### **158. člen**

##### **(obratovanje javnih letališč)**

(1) Obratovanje javnega letališča zajema upravljanje in vodenje, vzdrževanje, razvoj, posodabljanje in graditev letališke infrastrukture iz 88. člena tega zakona, ki je primarno namenjena javnemu prevozu v zračnem prometu ter zagotavljanje oziroma izvajanje služb iz drugega odstavka 89. člena tega zakona. Obratovanje javnega letališča se praviloma zagotavlja v tržnih pogojih.



(2) Obratovanje javnega letališča izvaja pravna oseba, ki je registrirana za to dejavnost in je pridobila obratovalno dovoljenje v skladu z določbami tega zakona. Obratovalec letališča mora izpolnjevati tudi pogoje glede razvoja in zagotavljanja prostorskih in časovnih zmogljivosti javnega letališča, ki jih v javnem interesu v skladu z nacionalnim programom določi vlada, na predlog ministra, pristojnega za promet.

(3) Obratovalec javnega letališča mora izvajati svojo dejavnost na ustrezen, nepristranski, pregleden in nediskriminacijski način ter tako, da je zagotovljena varnost, rednost in nemotenost zračnega prometa.

(4) Če se obratovanje javnega letališča ne more zagotoviti v obsegu in na način, ki je potreben za zagotovitev javnega interesa iz drugega odstavka 1. člena tega zakona, ga lahko zagotovi za letališče državnega pomena vlada, za letališče lokalnega pomena pa lokalna skupnost, v pogojih gospodarske javne službe.

(5) Obratovalci drugih infrastruktur na letališču upravljajo in vodijo ter skrbijo za vzdrževanje in razvoj teh infrastruktur, ki se nahajajo na posameznem delu letališča.

## **V. PREDLOG, DA SE PREDLOG ZAKONA OBRAVNAVA PO NUJNEM POSTOPKU**

Vlada Republike Slovenije predlaga, da se predlog Zakona o spremembi in dopolnitvi Zakona o letalstvu sprejme po nujnem postopku v skladu s 143. členom Poslovnika Državnega zbora z namenom, da se preprečijo težko popravljive posledice za delovanje države. Skladno z drugim odstavkom 58. člena Poslovnika državnega zbora Vlada RS predlaga Državnemu zboru RS, da predlog zakona obravnava po nujnem postopku, ker bi drugače nastopile težko popravljive posledice za obstoj in delovanje javnega mednarodnega letališča v Republiki Sloveniji.

Če sprememba zakona o letalstvu ne bo sprejeta, bo prišlo do negativnih posledic, ker z drugimi ukrepi ni mogoče zagotoviti obratovanja letališč na varen, reden in nemoten način.

Javno letališče Portorož ne spada med letališča, ki so izolirana od ostalega območja Evropske unije. Zaradi tega tudi ne izpolnjuje pogojev, da bi lahko javni organi letališču naložili obveznost javne službe, da bi zagotovili, njegovo odprtost za komercialni promet. Obratovanje letališča se lahko obravnava kot javna gospodarska služba le, če bi bil del območja brez tega letališča izoliran od ostalega območja Evropske Unije v tolikšni meri, da bi to poseglo v njegov družbeni in gospodarski razvoj (pri tem je potrebno upoštevati tudi druge načine prevoza: cesta, železnica, pomorske povezave).

Če bodo predlagane spremembe Zakona o letalstvu, sprejete po nujnem postopku, bomo lahko preprečili nastanek negativnih posledic in s tem zagotovili obratovanje letališča na varen, reden in nemoten način.

Javno letališče Portorož bo lahko obratovalo tudi v drugih statusnih oblikah. Namen sprememb Zakona o letalstvu je tako zagotoviti pravno podlago za pridobitev javnih sredstev za obratovanje javnega letališča, kot pomoč letališčem za tekoče poslovanje v skladu s Smernicami o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (Ur. l. EU C št. 99, z dne 4.4.2014 str 3). Pri tem pa bo Vlada Republike Slovenije z uredbo podrobneje predpisala pogoje in merila dodelitve pomoči letališčem za tekoče poslovanje.

Na ta način, bo lahko javno letališče Portorož pridobilo javna sredstva za obratovanje javnega letališča, kot pomoč letališčem za tekoče poslovanje v skladu s Smernicami o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom, saj bo javno letališče Portorož delovalo v tržnih pogojih. To bo veljalo predvsem v primerih, ko obratovanja javnega letališča Portorož ne bo mogoče zagotoviti v obsegu in na način, ki je potreben za zagotovitev javnega interesa iz tretjega odstavka 1. člena Zakona o letalstvu, to je varnosti, rednosti in nemotenosti zračnega prometa.

Tako bodo glede na to, da je javno letališče Portorož opredeljeno kot letališče državnega pomena in uvrščeno v slovenske razvojne dokumente in vseevropsko prometno omrežje, zagotovljeni pogoji za njegovo varno, redno in nemoteno obratovanje.

Ministrstvo za infrastrukturo je že začelo s pripravo razpisne dokumentacije za izvedbo javnega razpisa za podelitev koncesije na Letališču Edvarda Rusjana Maribor. Po končanem postopku in izbiri koncesionarja na Letališču Edvarda Rusjana Maribor namerava ministrstvo speljati tudi postopek izbire obratovalca na javnem letališču Portorož. Ker so se pokazale potrebe po spremembi obstoječe Uredbe o koncesiji za izvajanje gospodarske javne službe obratovanja javnega letališča Portorož, namerava ministrstvo le to spremeniti in določiti pogoje za lažjo izvedbo postopka izbire obratovalca.

Javni organi bodo s tem zagotovili, da bo letališče ostalo odprto za komercialni promet, saj mu bo naložena obveznost obratovanja v razširjenih pravno organizacijskih oblikah, ki so potrebne za zagotovitev javnega interesa iz tretjega odstavka 1. člena tega zakona.

Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (Ur. l. EU C št. 99, z dne 4.4.2014 str 3), so bile sprejete v letu 2014. Države so imele rok za uskladitev programov, ki omogočajo obratovanje letališč v skladu z evropskimi predpisi do 4.4.2015. Ker iz objektivnih razlogov Republika Slovenija ni uspela implementirati zahtev iz smernic, je potrebno predlagane spremembe zakona o letalstvu obravnavati po nujnem postopku.

V primeru, da zakon ne bo sprejet pravočasno, ne bodo ustvarjeni pogoji za zagotavljanje konkurenčnosti slovenskih letališč državnega pomena (javnih letališč za mednarodni zračni promet) v primerjavi z ostalimi letališči EU. Zaradi majhnih marž se bo nadaljevalo slabenje obratovalcev letališč, ki zaradi pomanjkanja finančnih sredstev, ne morejo več zagotavljati ustreznosti letališke infrastrukture in obveznih služb na letališčih, kar neposredno vpliva na zniževanje stopnje varnosti zračnega prometa in lahko privede do zapiranja letališč državnega pomena oziroma povečanja števila incidentov ali letalskih nesreč.

Samo s takojšnjim sprejetjem zakona, se bo zagotovilo, da bodo lahko letališča državnega pomena v najkrajšem možnem času pričela zbirati zadostna finančna sredstva, ki bodo omogočala izvedbo nujnih investicij in vzdrževanj letališke infrastrukture ter omogočala zaposlovanje in usposabljanje zadostnega števila visoko strokovnega kadra, nujno potrebnega, za nemoteno delovanje letaliških služb. S takojšnjim sprejetjem zakona pa se bo zagotovilo tudi nemoteno obratovanje javnih letališč za mednarodni zračni promet (letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, letališče Edvarda Rusjana Maribor in letališče Portorož), ki so v strateških dokumentih države (Resolucija o prometni politiki RS, Resolucija o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva RS, Strategija prostorskega razvoja Slovenije, ipd.) določena kot strateško pomembna letališča, ki jih država nujno potrebuje za zagotavljanje javnega interesa, mobilnosti prebivalstva in gospodarskih potreb. Javni interes lahko zagotovimo tudi z varnostjo, rednostjo in nemotenostjo zračnega prometa, kot izhaja iz zakona.

Z dodatnimi finančnimi sredstvi se bo lahko vzdrževalo in posodabljalno letališko infrastrukturo in službe na letališčih skladno s standardi in priporočeno prakso Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) ter predpisi in drugimi akti s področja letalstva. S tem bo omogočeno nemoteno in kvalitetno izvajanje zračnega prometa kamor sodi prevoz potnikov, pošte in blaga.

Vsako odlašanje zbiranja manjkajočih finančnih sredstev obratovalcev letališč, bi posledično pomenilo onemogočanje izkoriščanja dobrega geostrateškega položaja Slovenije na TEN – T omrežju Evropske unije in omrežju svetovnih letalskih prometnih tokov. S tem bi se dodatno oslabilo domače gospodarstvo, svojo prednost pa bi izkoristila sosednja letališča v naši neposredni okolici.

Negativne posledice, ki bi se lahko pojavile so:

- država je mednarodnemu letališču naložila izvajanje letalskih služb, ki jih mora izvajati zaradi varnostnih kriterijev izvajanja civilnega letalstva v oblikah, kot izhajajo iz zakona o gospodarskih javnih službah, oziroma pod pogoji, ki jih določa zakon o javno zasebnem partnerstvu;
- če se te službe ne izvajajo v obliki in obsegu, kot je to potrebno zaradi varnosti zračnega prometa, tako letališče ne more opravljati svoje dejavnosti;
  - posledično bi lastniki letal oziroma uporabniki letal, morali zaradi neobratovanja matičnega letališča letala preseliti na druga letališča;
  - prizadeto bi bilo tudi gospodarstvo regije, v kateri je letališče;
- sredstva javnega podjetja Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o., in Agencije Republike Slovenije za okolje, ki so bila vložena v infrastrukturo navigacijskih služb zračnega prometa, bi bila verjetno izgubljena za nadaljnjo uporabo, ker jih večinoma ni mogoče uporabiti na drugih letališčih;
- na letališču ne bo več mogoče izvajati usposabljanja za pridobitev licence zasebnega (športnega), poklicnega in prometnega pilota letala.

