

ZAKON O DOPOLNITVI ZAKONA LETALSTVU

I. UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA

Civilno letalstvo ima v Republiki Sloveniji dolgo tradicijo in je eno izmed gonil slovenskega gospodarstva. Predstavlja eno temeljnih oblik prevoza ljudi, pošte in tovora ter neposredno in posredno zagotavlja veliko delovnih mest. Slednje izhaja iz Letalske strategije za Evropo, ki jo je leta 2015 objavila Evropska komisija (COM/2015/0598 final).

Kot gospodarska dejavnost temelji na hitrem tehnološkem razvoju in je izpostavljena zakonitostim tržnega delovanja. Država mora zagotoviti zahtevano raven varnosti civilnega letalstva ter kakovosten in učinkovit servis, ki bo omogočal hitro odzivanje na spremembe na trgu ter s tem povezano konkurenčnost na evropskem in svetovnem trgu. Povezanost slovenskih letališč (oziroma enega od njih, na katerem se izvaja redni mednarodni zračni prevoz) je ključno za gospodarski razvoj države. V turizmu je povezanost letališč eden od odločujočih faktorjev za njegovo rast in razvoj.

Izraz povezljivost v letalstvu vključuje več dejavnikov: (1) pretok potnikov, pošte in tovora, ki vključuje najmanjše možno vmesnih točk na poti do cilja, (2) najkrajšo možno pot, (3) največje mogoče zadovoljstvo uporabnika za (4) najmanjšo mogočo ceno (vir: ICAO). Dostop potnikov do letalske povezljivosti je tudi del Letalske strategije za Evropo (COM(2015) 598 final): povezljivost (opredeljena kot število, pogostost in kakovost storitev zračnega prevoza med dvema krajema) je pomembna za potnike in podjetja ter gospodarstvo na splošno. Študije kažejo, da bolj ko je mesto, regija ali država z zračnim prometom povezana z drugimi destinacijami v Evropi in drugih delih sveta, večjo rast je mogoče ustvariti.

Slovenija oz. ljubljansko letališče zaseda na lestvicah povezljivosti (npr. IATA, Airport Industry Connectivity Report 2018) razmeroma slabe uvrstitve, kar pomeni, da je možnost povezav z drugimi mesti v Evropi in širše slaba v primerjavi z drugimi državami članicami EU. Morebitna izguba ene ali več povezav ljubljanskega letališča z drugimi letališči bi pomenila še manjšo letalsko povezljivost Slovenije in slabše možnosti za slovensko gospodarstvo in prebivalce.

Ob aktualnih težavah edinega slovenskega prevoznika, ki izvaja mednarodni redni zračni prevoz, tj. Adria Airways d.o.o., in katerega delež prometa na največjem (in edinem, na katerem se izvaja mednarodni redni zračni prevoz) slovenskem letališču, tj. Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, ki ga upravlja Fraport Slovenija d.o.o., je očitno, da se mora država pripraviti na okoliščine, ki lahko nastanejo ob izgubi ene ali več letalskih povezav, ki se sedaj zagotavljajo v tržnih pogojih.

Zakonodaja EU določa skupna pravila za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L št. 293 z dne 31. 10. 2008, str. 3), zadnjič spremenjena z Uredbo (EU) 2019/2 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spremembi Uredbe (ES) št.

1008/2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L št. 11 z dne 14. 1. 2019, str. 1)(v nadaljnjem besedilu: Uredba št. 1008/2008). V zvezi s pravili je EU izdala tudi smernice (Obvestilo Komisije – Smernice za razlago Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta – Pravila o lastništvu in nadzoru letalskih prevoznikov EU (UL L št. 194 z dne 17. 6. 2017, str. 1) in Smernice za razlago Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta – Pravila o lastništvu in nadzoru letalskih prevoznikov EU (2017/C 194/01).

Evropska komisija je v Letalski strategiji za Evropo, ko je opredelila različne potrebe državljanov in podjetij EU, kot je dostop do visokokakovostnih storitev zračnega prevoza, menila, da lahko države članice, če trg sam ne poskrbi za sprejemljivo raven storitev zračnega prevoza v nekaterih regijah v Evropi, preučijo uvedbo obveznosti javne službe kot instrumenta za zagotavljanje prevozov v nezadostno povezane regije in iz njih, tj. za zagotavljanje povezljivosti, kjer je potrebna. Uredba št. 1008/2008 omogoča tudi vzpostavitev take javne službe tudi na progi z redkim prometom do katerega koli letališča na njenem ozemlju, če taka proga velja kot izredno pomembna za gospodarski in socialni razvoj območja, kateremu služi letališče. Obveznosti javne službe lahko imajo pomembno pozitivno vlogo pri povezljivosti, za katero nekatere študije kažejo, da je za regije EU izredno pomembna: z 10-odstotnim izboljšanjem povezljivosti, kot je bilo izmerjeno v navedenih študijah, se BDP (na prebivalca) poveča za dodatnih 0,5 %, stopnja rasti BDP se poviša za 1 % in na splošno se izboljša produktivnost dela. Povezljivost je ključna za rast, zaposlovanje in socialno kohezijo.

Po zadnjih podatkih (vir EK, julij 2018) je v EU na podlagi Uredbe št. 1008/2008 vzpostavljenih 176 prog (letalskih povezav), za katere velja obveznost javne službe, vse pa so v 14 državah članicah (Ciper, Češka, Estonija, Finska, Francija, Grčija, Hrvaška, Irska, Italija, Litva, Portugalska, Španija, Švedska in Združeno kraljestvo). Največ jih je v Franciji z več milijoni potnikov letno, kar pomeni, da vsak peti potnik v notranjem prometu potuje na progi, za katero velja obveznost javne službe. Na Irskem je delež obveznosti javne službe v notranjem prometu približno 70-odstoten. V praksi so med državami članicami EU proge, za katere velja obveznost javne službe, večinoma notranje proge, saj jih le sedem povezuje letališča v dveh različnih državah članicah. Leta 2017 so 136 uvedenih prog, za katere je veljala obveznost javne službe, subvencionirali javni organi, znesek subvencij, ki se letno porabi za njihovo delovanje, pa je po ocenah na podlagi informacij, ki so na voljo Komisiji, vsaj 300 milijonov EUR.

V Sloveniji se lahko pričakuje vzpostavitev le letalskih povezav, za katere bi veljala obveznost javne službe, le za lete z letališča v Sloveniji na letališča v drugo državo, ker notranjih letov ni.

Predlog zakona naj Državni zbor RS obravnava po skrajšanem postopku z namenom hitre določitve pravne podlage, ki je nujna za vzpostavitev obveznosti javne službe, upošteva splošna načela Uredbe EU 1008/2008. Ta uredba namreč določa prost dostop do trga Evropske unije (EU) kateremu koli letalskemu prevozniku EU. Na podlagi 16. člena te uredbe je možna vzpostavitev tudi obvezne javne službe.

V primeru nenadnega stečaja letalskega prevoznika Adria Airways d.o.o. in v primeru, da drugi letalski prevozniki EU glede na velikost trg, potniški potencial, ne bi pričeli opravljati mednarodnega zračnega prevoza iz Slovenije oziroma v Slovenijo, potem bi lahko bilo možno, pod pogoji prej navedene Uredbe 1008/2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti, vzpostaviti obveznost javne službe in na ta način zagotoviti morebitne izgube letalskih povezav, ki so za Republiko Slovenijo velikega pomena.

V ta namen Ministrstvo za infrastrukturo predlaga dopolnitev Zakona o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, 46/16 in 47/19, v nadaljnjem besedilu: Zlet) in sicer z določitvijo novega člena, ki bo določil splošna načela za obveznosti javnih služb za mednarodni redni zračni promet.

2. CILJI, NAČELA IN POGLABITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

Cilj predlagane dopolnitve zakona je določiti pravno podlago, ki bo omogočila vzpostavitev obvezne javne službe za mednarodni redni zračni promet, skladno s pogoji iz Uredbe EU št. 1008/2008.

2.2 Načela

Predlagana dopolnitev zakona ne spreminja temeljnih načel veljavnega zakona. Nova določba v zakonu se nanaša na splošna načela za obveznosti javnih služb za mednarodni redni zračni promet.

2.3 Poglavitne rešitve

Z dopolnitvami Zakona o letalstvu se v pravni red Republike Slovenije dodajajo splošna načela za možnost vzpostavitve obveznosti javne službe za mednarodni redni zračni promet.

16. člen Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L št. 293 z dne 31. 10. 2008, str. 3), zadnjič spremenjena z Uredbo (EU) 2019/2 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spremembi Uredbe (ES) št. 1008/2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L št. 11 z dne 14. 1. 2019, str. 1) določa splošna načela za opravljanje rednega zračnega prevoza v obliki javne službe.

Pri tem določa tudi pogoje oziroma omejitve, pod katerimi je posamezno prognoza v rednem letalskem prometu mogoče opravljati v obliki obveznosti javne službe. Ti pogoji so: vsaka država članica ima diskrecijsko pravico, da lahko uvede obveznost javnih služb za redne zračne prevoze med letališčem v EU in letališčem, ki služi obrobni regiji ali regiji v razvoju na njenem ozemlju, ali na proggi z redkim prometom do katerega koli letališča na njenem ozemlju, če taka progga velja kot izredno pomembna za gospodarski in socialni razvoj območja, kateremu služi letališče. Ta obveznost velja le do obsega, ki je nujno potreben, da se na tej proggi zagotovi minimalno opravljanje rednih zračnih prevozov, ki izpolnjujejo ustaljene standarde neprekinjenosti, rednosti, določanja cen ali minimalne zmogljivosti, ki jih letalski prevozniki ne bi prevzeli, če bi upoštevali samo svoje komercialne interese.

S to določbo se omogoča takšno vzpostavitev tudi v Republiki Sloveniji in sicer za mednarodni redni zračni promet, saj notranji zračni promet glede na majhnost države ne obstaja.

To pomeni, da v primeru, da se izkaže, npr. zaradi potreb povezovanja gospodarstva, da je nujno potrebna vzpostavitev mednarodne redne letalske povezave na določeni liniji (opomba: Zlet pozna izraz »linija«, medtem ko predpisi EU uporabljajo tudi izraza »ruta« in »progga«), na kateri letalskega prevoza ne

opravlja noben izmed letalskih prevoznikov, ki jim je operativno licenca izdala katera koli izmed držav članic Evropske unije, lahko ministrstvo prične postopek za vzpostavitev obvezne javne službe. Takšna služba se lahko vzpostavi zgolj in samo pod pogoji in za časovno obdobje, kot določa navedena uredba EU. Financiranje se zagotavlja z javnimi sredstvi pod pogoji, ki jih določajo predpisi s področja državnih pomoči. Vsako izvajanje mednarodnega rednega zračnega prevoza v obliki javne službe mora biti tudi skladno s Smernicami o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (dokument Evropske komisije 2014/C 99/03) in Smernicami za razlago Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta – Pravila o lastništvu in nadzoru letalskih prevoznikov EU (2017/C 194/01).

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

Predlagana dopolnitev Zlet ne bo imela neposrednih finančnih posledic za državni proračun. Potrebna sredstva bo ministrstvo zagotovilo pred vsakokratnim sprejemom odločitve za vzpostavitev javne službe, kar bo ministrstvo predvidelo v veljavnem proračunu.

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 proračunskih sredstev za izvajanje zakona v letu 2019 (to je v obdobju, za katero je državni proračun že sprejet).

5. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE

Po zadnjih podatkih (vir: Evropska komisija, julij 2018) je v EU na podlagi Uredbe št. 1008/2008 vzpostavljenih 176 prog (letalskih povezav), za katere velja obveznost javne službe, vse pa so v 14 državah članicah (Ciper, Češka, Estonija, Finska, Francija, Grčija, Hrvaška, Irska, Italija, Litva, Portugalska, Španija, Švedska in Združeno kraljestvo)

Leta 2017 je bilo v državah članicah EU uvedenih 136 prog, za katere je veljala obveznost javne službe, in ki so jih subvencionirali javni organi, znesek subvencij, ki se je porabil za njihovo delovanje, pa je po ocenah na podlagi informacij, ki so na voljo Evropski komisiji, bil vsaj 300 milijonov EUR.

V praksi so med državami članicami EU proge, za katere velja obveznost javne službe, večinoma notranje proge, saj jih le sedem povezuje letališča v dveh različnih državah članicah.

Predlagana ureditev je popolnoma skladna s predpisi EU, ki urejajo oblikovanje javne službe za mednarodni redni zračni promet in državne pomoči.

Francija

Največ letalskih povezav, za katere velja obveznost javne službe je v Franciji z več milijoni potnikov letno, kar pomeni, da vsak peti potnik v notranjem prometu potuje na progi, za katero velja obveznost javne službe.

Irska

Na Irskem je delež obveznosti javne službe v notranjem prometu približno 70-odstoten. V praksi so proge, za katere velja obveznost javne službe, večinoma notranje proge, saj jih le sedem povezuje letališča v dveh različnih državah članicah.

6. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA

6.1 Presoja administrativnih posledic

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

Zakon bo imel posledice na področju poslovanja javne uprave ali pravosodnih organov, konkretno – Ministrstvo za infrastrukturo bo pripravilo tudi podzakonski akt (uredbo Vlade), s katerim se natančneje predpiše pogoje in merila izvajanja javne službe za mednarodni redni zračni promet. Kasneje, ko bodo vzpostavljeni vsi elementi pravnega urejanja izvajanja javne službe, bo ministrstvo pristopilo k pripravam na izvedbo vseh potrebnih postopkov v skladu s predpisi. Obveznost javne službe se bo s podzakonskim aktom, tj. uredbo Vlade RS, vzpostavila na podlagi Smernic o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (dokument Evropske komisije 2014/C 99/03) in na podlagi Smernic za razlago Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta – Pravila o lastništvu in nadzoru letalskih prevoznikov EU (2017/C 194/01).

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

Zakon ne bo imel posledic pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov.

6.2 Presoja posledic za okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki, in sicer za:

Zakon ne bo imel posledic na okolje.

6.3 Presoja posledic za gospodarstvo, in sicer za:

Zakon bo imel posledice na gospodarstvo – konkretno: pričakujejo se ugodne posledice v smislu vzpostavljanja okoliščin in pogojev, na podlagi katerih se lahko zagotovi zagotavljanje povezljivosti tudi v primeru, ko trg sam ne omogoči njihovega zagotavljanja. Nadalje predlagana dopolnitev pomeni lahko tudi poslovno priložnost za slovenska podjetja – letalske prevoznike, ki bodo z objavo javnega razpisa za izvajanje javne službe lahko pridobila možnost za kandidiranje na razpisu.

6.4 Presoja posledic za socialno področje, in sicer za:

Zakon bo imel posledice na socialnem področju – pričakujejo se ugodne posledice. Iz analize, ki izhaja iz Strategije za Evropo (vir: Evropska komisija, glej zgoraj), je letalska povezljivost ključna za rast, zaposlovanje in socialno kohezijo (povezanost), ki se manifestira kot izraz solidarnosti (npr. med državami članicami EU in njihovimi regijami). Njen cilj je uravnotežen socialno-ekonomski razvoj.

6.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja, in sicer za:

Zakon ne bo imel posledic na dokumente razvojnega načrtovanja.

6.6 Presoja posledic za druga področja:

Zakon ne bo imel posledic na drugih področjih.

6.7 Izvajanje sprejetega predpisa

a) Predstavitev sprejetega zakona:

Zakon bo objavljen na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo.

b) Spremljanje izvajanja sprejetega predpisa:

Ministrstvo bo spremljalo izvajanje zakona.

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

7. Prikaz sodelovanja javnosti pri pripravi predloga zakona:

Predlog zakona je bil dne xxx objavljen na spletni strani E-demokracije. Komentiranje je bilo omogočeno do dne xxxx. V tem času smo/nismo prejeli pripomb.

8. Podatek o zunanjem strokovnjaku oziroma pravni osebi, ki je sodelovala pri pripravi predloga zakona, in znesku plačila za ta namen:

Pri pripravi zakona niso sodelovali zunanji strokovnjaki.

9. Navedba, kateri predstavniki predlagatelja bodo sodelovali pri delu državnega zbora in delovnih teles:

- mag. Alenka Bratušek, ministrica za infrastrukturo
- Nina Mauhler, državna sekretarka
- mag. Bojan Kumer, državni sekretar
- mag. Damjan Horvat, v.d. generalnega direktorja Direktorata za letalski in pomorski promet
- dr. Alojz Krapež, sekretar, vodja Sektorja za letalstvo
- Sabina Dolinšek Popadić, Master of Laws, Kraljevina Nizozemska, podsekretarka, Sektor za letalstvo

II. BESEDILO ČLENOV

1. člen

V Zakonu o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, 46/16 in 47/19) se za 68. členom doda nov 68.a člen, ki se glasi:

»68a. člen

(splošna načela za obveznost javne službe za mednarodni redni zračni promet)

(1) Mednarodni redni zračni promet se izvaja v tržnih pogojih. Izjemoma se lahko opravlja v obliki javne službe, kadar to omogočajo predpisi Evropske unije, ta zakon in na njegovi podlagi izdani predpisi ter drugi predpisi in pravni akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji.

(2) Izvajanje javne službe za mednarodni redni zračni promet iz prejšnjega odstavka se lahko financira

iz javnih sredstev v skladu s predpisi, ki urejajo državno pomoč.

(3) Vlada z uredbo podrobneje predpiše pogoje in merila izvajanja javne službe za mednarodni redni zračni promet.«.

KONČNA DOLOČBA

2. člen

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

III. OBRAZLOŽITEV

K 1. členu:

Z dopolnitvami Zakona o letalstvu se v pravni red Republike Slovenije dodajajo splošna načela za obveznost javne službe za mednarodni redni zračni promet.

Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L št. 293 z dne 31. 10. 2008, str. 3), zadnjič spremenjena z Uredbo (EU) 2019/2 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spremembi Uredbe (ES) št. 1008/2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L št. 11 z dne 14. 1. 2019, str. 1) določa splošna načela in pogoje v primeru, da se redni zračni prevoz opravlja v obliki javne službe. S to določbo se omogoča takšno vzpostavitev tudi v Republiki Sloveniji in sicer za mednarodni redni zračni promet. To pomeni, da v primeru, da se izkaže, npr. zaradi potreb povezovanja gospodarstva, da je nujno potrebna vzpostavitev mednarodne redne letalske povezave na določeni liniji (Zakon o letalstvu pozna izraz »linija«, medtem ko predpisi EU uporabljajo tudi izraza »ruta« in »proga«), na kateri letalskega prevoza ne opravlja noben izmed letalskih prevoznikov, ki jim je operativno licenca izdala katera koli izmed držav članic Evropske unije, lahko ministrstvo prične postopek za vzpostavitev gospodarske javne službe. Takšna služba se lahko vzpostavi zgolj in samo pod pogoji in za časovno obdobje, kot določa navedena uredba EU. Financiranje se zagotavlja z javnimi sredstvi pod pogoji, ki jih določajo predpisi s področja državnih pomoči. Vsako izvajanje mednarodnega rednega zračnega prevoza v obliki javne službe mora biti tudi skladno s Smernicami o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (dokument Evropske komisije 2014/C 99/03) in v skladu s Smernicami za razlago Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta – Pravila o lastništvu in nadzoru letalskih prevoznikov EU (2017/C 194/01).

K 2. členu:

Določi se začetek veljavnosti zakona petnajsti dan po objavi v Uradnem listu RS, da lahko spremembe in dopolnitve Zakona letalstvu začnejo veljati čimprej.

IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINJAJO

Obstoječi členi se ne spreminjajo. Predlaga se nov člen (glej zgoraj).

V. PREDLOG, DA SE PREDLOG ZAKONA OBRAVNAVA PO NUJNEM OZIROMA SKRAJŠANEM POSTOPKU

Predlog zakona naj Državni zbor RS obravnava po skrajšanem postopku z namenom hitre določitve pravne podlage, ki je nujna za vzpostavitev obvezne gospodarske javne službe, upošteva splošna načela Uredbe EU 1008/2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti. Ta uredba namreč določa prost dostop do trga Evropske unije (EU) kateremu koli letalskemu prevozniku EU. Na podlagi 16. člena te uredbe je možna vzpostavitev tudi obvezne javne službe. V Republiki Sloveniji Zakon o gospodarskih javnih službah (Uradni list RS, št. 32/93, 30/98 – ZZLPPO, 127/06 – ZJZP, 38/10 – ZUKN in 57/11 – ORZGJS40, v nadaljevanju: ZGJS) sicer ureja gospodarske javne službe, vendar pa ureja vsebine, kot izhaja iz Uredbe EU 1008/2008.

V primeru nenadnega stečaja letalskega prevoznika Adria Airways d.o.o. in v primeru, da drugi letalski prevozniki EU ne bi glede na velikost trg, potniški potencial, pričeli opravljati mednarodnega zračnega prevoza iz Slovenije oziroma v Slovenijo, potem bi lahko bilo možno, pod pogoji prej navedene Uredbe

1008/2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti, vzpostaviti javno službo in na ta način zagotoviti morebitne izgube letalskih povezav, ki so za Republiko Slovenijo velikega pomena.

Predlog za sprejem dopolnitve Zakona o letalstvu po skrajšanem postopku je utemeljen na podlagi 142. člena Poslovnika Državnega zbora Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10, 80/13 in 38/17), ki omogoča sprejem manj zahtevnih dopolnitev zakona po skrajšanem postopku.

VI. PRILOGE

- korelacijska tabela
- izjava o skladnosti predloga zakonskega ali podzakonskega akta s pravnim redom EU
- MSP test