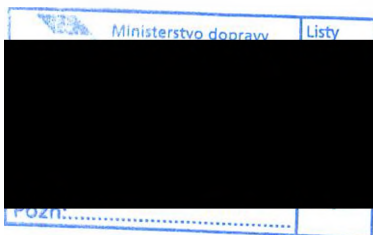




ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ



Ministerstvo dopravy
Odbor civilního letectví
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

ředitel odboru

odesláno poštou

Č. j.: 1376-24-701

Zpracovatel: I

Ke sp.zn.: 5314-23-701

30. ledna 2024

Předání spisu včetně stanoviska správního orgánu prvního stupně k odvolání účastníka řízení v řízení o vydání oprávnění k provozu bezpilotních systémů v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů

Vážený pane řediteli,

Úřad pro civilní letectví, sekce provozní (dále jen „Úřad“ nebo „správní orgán“) dle ustanovení § 88 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), tímto

p ř e d á v á

Ministerstvu dopravy, odboru civilního letectví, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody č. 1222/12, 110 15 Praha 1, jako příslušnému odvolacímu správnímu orgánu, spis se stanoviskem k odvolání podanému v zákonné lhůtě účastníkem řízení **Svaz modelářů České republiky z.s.**, se sídlem U Pergamenky 1511/3, 170 00 Praha (dále jen „odvolatel“) proti částem rozhodnutí Úřadu pro civilní letectví o Oprávnění k provozu bezpilotních systémů v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů vydaného pod č. j. 14368-23-701 (dále jen „Rozhodnutí“) a k žádosti o uplatnění opatření proti nečinnosti Úřadu pro civilní letectví.

Správní orgán prvního stupně považuje odvolání proti částem Rozhodnutí za podané včas a oprávněnou osobou. Napadené Rozhodnutí bylo odvolateli doručeno dne 27. 12. 2023, přičemž odvolání datované dnem 10. 1. 2024 bylo podáno dne 11. 1. 2024 a doručeno Úřadu dne 12. 1. 2024, zaevidováno pod č. j. 492-24-701. Patnáctidenní lhůta pro podání odvolání byla dodržena; odvolání je přípustné a jsou v něm obsaženy odvolací důvody. Úřad neshledal naplnění podmínek pro postup podle ustanovení § 87 správního řádu (autoremedura), když návrhům odvolatele v odvolání nemůže vyhovět. Dále ačkoliv odvolatel ve svém odvolání sděluje, že se odvolává toliko proti částem napadeného Rozhodnutí, Úřad je názoru, že Rozhodnutí nenabývá právní moci v celém rozsahu, neboť části výrokové části, proti kterým se odvolatel odvolává, tvoří nedílný celek s ostatními částmi, a nabytí právní moci zbytku výrokové části ani neumožňuje povaha věci, neboť odvoláním nenapadnutá část výrokové části Rozhodnutí nemůže sama o sobě dostatečně určitě upravovat práva a povinnosti odvolatele, podmínky aplikace ustanovení § 82 odst. 3 správního řádu tak nejsou naplněny. Odvolání je odvolacímu správnímu orgánu předáno spolu se spisovým materiálem.

Stanovisko Úřadu k odvolání odvolatele

Pro lepší přehlednost jsou jednotlivá sdělení číslována podle čísel odstavců odvolatele:

K odst. 6

Odvolatel uvádí, že není v jeho zájmu zrušení celého Rozhodnutí, neboť oprávnění, které bylo vydáno v rámci Rozhodnutí, je nezbytným předpokladem pro výkon činnosti odvolatele. Zdůrazňuje, že Rozhodnutí bylo odvolateli doručeno 4 dny před začátkem modelářské sezóny 2024 a dále argumentuje, že bez alespoň částečného rozhodnutí není další legální modelářský provoz možný. Úřad v této souvislosti sděluje, že nesouhlasí, že bez částečného rozhodnutí není možný legální modelářský provoz. Takový provoz možný je, i když na něj není možné aplikovat podmínky, které byly Úřadem stanoveny v Rozhodnutí a provoz tak může být prováděn pouze v otevřené kategorii provozu dle čl. 4 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění (dále jen „nařízení 2019/947“), na základě čl. 3 písm. a) téhož nařízení. Úřad zde nicméně sděluje, že tato skutečnost, že pakliže do 31. 12. 2023 nenabyde právní moci příslušné oprávnění, bude možné v rámci klubu provozovat modely pouze v kategorii otevřené, byla odvolateli známa z předchozích jednání a byla s odvolatelem několikrát diskutována, naposledy v prosinci roku 2023 při osobním jednání s představiteli odvolatele. Úřad tak považuje za účelové, že odvolatel na jednu stranu napadá Rozhodnutí Úřadu a v něm stanovené podmínky, na druhé straně zcela záměrně hodlá pro provoz klubu stanovené podmínky využívat a to bez ohledu na podané odvolání. Vzhledem k uvedenému tak Úřad má za to, jak uvádí v úvodní části tohoto dokumentu, že dle § 82 odst. 3 správního řádu nemohl zbytek Rozhodnutí nabýt právní moci, neboť například bez dodatečných povinností napadených pod bodem 6 pozbývá smysl celý rozsah Rozhodnutí, a to zejména v odlišnostech od otevřené kategorie provozu, zvláště maximální výšce provozu, která by byla aplikována bez dalšího (viz stanovisko Úřadu dále). Stejně tak by v takovém případě nebylo z Rozhodnutí v odvoláním nenapadnuté části ani určeno, jaká místa provozu jsou Rozhodnutím schválena, ani jak jsou stanoveny požadavky na člena spolku, který by bezpilotní systémy na základě daného oprávnění provozoval. Nabytí právní moci zbytku rozhodnutí tak považuje Úřad za reálně nemožné, kdy by z Rozhodnutí zbyl pouze pomyslný „pahýl“ bez jakékoliv využitelnosti zejména pro odvolatele. Případně by šlo na část Rozhodnutí nenapadnutou tímto odvoláním, pakliže by nabyla samostatně právní moci, nahlížet jako na umožnění odvolateli provozovat bezpilotní prostředky v otevřené kategorii provozu avšak s výhodami, což Úřad považuje z pohledu bezpečného provozu a možných dopadů na ostatní uživatele vzdušného prostoru za neakceptovatelné. Navíc, s ohledem na podmínky oprávnění vydaných pro ostatní kluby leteckých modelářů, by takovým postupem došlo k jednostrannému zvýhodnění odvolatele, bez plnění dalších požadavků platné předpisové základny (viz dále).

K odst. 7-9 a k některým podmínkám stanoveným v Rozhodnutí

Ačkoliv odvolatel uvádí, že samotným skončením účinnosti předchozí právní úpravy nedošlo ke změně (snížení) bezpečnosti provozu odvolatele, nebyl do doby vydání Rozhodnutí Úřadu schopen doložit relevantní dokumentaci podmínek provozování a jejich dopadu na úroveň bezpečnosti, o což byl Úřadem v rámci řízení opakovaně žádán (viz spis dok. č. 5 č.j. 6288-23-701 a dok. č. 6 č.j. 6454-23-701) a což je podmínkou pro vydání oprávnění, které se odchyluje od podmínek otevřené kategorie provozu, a to zvláště na dobu neurčitou. Navíc dodání takové dokumentace (příloh) zástupci odvolatele několikrát přislíbili (viz např. spis dok. č. 7, 8, 10 a vyjádření během osobních jednání). Úřad tak nesouhlasí, že by uvedený požadavek a stanovení povinnosti dodání dokumentace provozu oblastí regulace, od nichž se odvolatel odchyluje, bylo požadavkem nepřiměřeným a neproporcionálním. Nelze vyvyšovat zájem na pokračování v dosavadní činnosti odvolatele, který Úřad nepovažuje ani za veřejný, jak uvádí odvolatel, ale za čistě soukromý, zde navíc jen obecně doložitelný, nad skutečným veřejným zájmem na bezpečnosti provozu. Žádný zájem na ukončení dosavadní činnosti odvolatele z ryze formálních důvodů, jak uvádí, pak dle Úřadu neexistuje, požadavek na doložení posouzení provozních rizik (či alespoň vhodné substitute,

jak bude rozvedeno dále), které bezpochyby v rámci specifické kategorie provozu bezpilotních systémů existují, je zcela legitimní a předvídaný v čl. 11 a 12 nařízení 2019/947. Nadto je provoz odvolatele i nadále možný v otevřené kategorii a Úřad předpokládá, že podmínky provozu nad rámec této kategorie budou nakonec odvolateli úspěšně stanoveny, přičemž následně již dalšímu nerušenému provozu odvolatele, jak byl dosud zvyklý, nebude nic bránit.

Odvolatel napadá v odst. 3 odvolání, že Úřad žádosti vyhověl pouze částečně, část žádosti zamítl a o části žádosti nerozhodl vůbec. Proto i uvádí, že podává odvolání toliko proti částem Rozhodnutí. Nicméně závěrem se domáhá (viz bod 86 odvolání) úpravy Rozhodnutí ve smyslu vypuštění podmínek a omezené doby platnosti Rozhodnutí, čímž by však došlo, právě s ohledem na odvolání pouze proti částem Rozhodnutí, které jsou pro odvolatele nevyhovující, k nekonzistentnosti stanovených podmínek provozního oprávnění. Na druhé straně odvolatel sám v odst. 26 odvolání přistupuje na stanovení maximální výšky jako na přijatelný parametr, ačkoliv v žádosti bylo žádáno o výšku 1200m, a dále dokonce sám sděluje, že tento (Úřadem stanovený) parametr je dlouhodobě vyzkoušený a aplikovaný. Zde odvolatel nerozporuje, že Úřadem byla stanovena maximální výška provozu na hodnotě čtvrtiny původního požadavku odvolatele. To dle názoru Úřadu poukazuje na to, že žádost byla podána účelově a bez dalšího jako nadhodnocená a že stejně účelově je podáno také odvolání tak, aby odvolateli byl umožněn provoz v rozsahu větším, než v otevřené kategorii a než skutečně vyžaduje, ale bez nutnosti splnění podmínek bezpečnosti, což je nežádoucí a právní úprava to ani neumožňuje.

K odst. 11-14

Odvolatel rozporuje použití termínu „Provozní scénář“. Následně v odst. 13 odvolání uvádí, že ačkoliv v části 2.2 Žádosti žádal o provoz FPV, Úřad tuto skutečnost nijak ve výroku rozhodnutí nereflektoval. K tomu správní orgán dodává, že termín provozní scénář je pojem, který je v rámci posuzování podmínek oprávnění k provozu používán v rámci oficiálních dokumentů EASA, a považuje ho v prostředí provozování bezpilotních prostředků za obecně užívaný. Jakkoliv v kontextu Rozhodnutí by i jiná formulace mohla být vhodná, nepovažuje Úřad užití termínu „Provozní scénář“ za nesprávné, resp. vyžadující úpravu. Zde je z pohledu Úřadu irelevantní, k jakému konkrétnímu článku se použití tohoto pojmu vztahuje, zejména s ohledem na skutečnost, že snahou správního orgánu bylo posoudit žádost a vyjít vstříc s umožněním provozu za podmínek co nejlépe vystihujících konkrétní požadavky konkrétního druhu modelářského provozu v rámci činnosti odvolatele, a to i v rámci budoucích změn oprávnění. Z tohoto důvodu Úřad stanovil generický provozní scénář s tím, že po dodání požadovaných dokladů by byly v rámci navazujících správních řízení konkretizovány další provozní scénáře, které by v sobě obsahovaly právě konkrétní podmínky. Pokud se týká provozu FPV, resp. jak je uvedeno i v dokumentech EASA, metoda používaná k řízení modelu, tzv. „first person view“, v rámci dokumentace EASA (viz např. AMC 1 k Čl. 11 prováděcího nařízení) je v rámci provozních scénářů provoz běžně dělen na VLOS nebo BVLOS a to zejména s ohledem na určení rizika na zemi. Skutečnost, že metoda (resp. jak odvolatel chybně uvádí „provoz“) FPV nebyla v provozním scénáři konkrétně stanovena a v rámci typu provozu je uveden „provoz VLOS“ naopak znamená, že tento provozní scénář je schválen i pro metodu FPV v případě, kdy bude přítomen pozorovatel, který zajišťuje plnění podmínek VLOS. Tato skutečnost byla zástupcům odvolatele Úřadem sdělena v rámci osobního jednání dne 11. 1. 2024 a bylo potvrzeno, že toto je pro odvolatele pochopitelné a pro jeho provoz nyní zcela dostačující. Pokud se týká ostatních podmínek uvedených v odst. 14, i zde správní orgán trvá na tom, že v rámci typu provozu VLOS je možné provozovat i kategorie zde uváděné odvolatelem a že naopak takto obecným vymezením správní orgán v Rozhodnutí vyšel odvolateli vstříc, jelikož jeho další provoz, kromě stanovených podmínek, dále neomezuje. I z tohoto důvodu správní orgán nevidí důvod, proč by měl být podle odvolatele nazýván jeho postup nečinností, když tímto způsobem bylo z pohledu správního orgánu žádosti vyhověno.

K odst. 15-26

V rámci uvedených odstavců odvolatel brojí proti územnímu vymezení provozu formou schválených míst provozu, kdy odvolatel dále napadá celý systém vymezení tzv. zeměpisných zón. Nicméně hlavním bodem odvolání je v této oblasti názor odvolatele, že Úřad žádost zamítl, resp. jí vyhověl jen částečně tím, že požadavek na vymezení oblasti provozu Státní hranicí České republiky stanovil v rozsahu „Plochy provozované ke dni 31. 12. 2023 na území České republiky“. Správní orgán zde opět nesouhlasí s názorem odvolatele, že tímto vymezením je prostor logicky menší, nežli odvolatelem uvedené území. Zde je nutné sdělit zejména to, že odvolatel doposud nebyl schopen správnímu úřadu sdělit konkrétní data a podmínky provozu v rámci klubu, kromě obecného vymezení uvedeného v žádosti a jejích přílohách. Naopak se správní orgán důvodně domnívá, že sám odvolatel se v průběhu správního řízení choval obstrukčně, kdy na opakované žádosti správního orgánu o bližší konkretizace uváděl, že členové klubu hodlají provozovat „všude“, resp. v rámci doplnění žádosti dne 4. 12. 2023 uvedl pouze kalendář akcí z let 2017 a 2023, doplněný pouze obecnou mapou ČR se „zákresem“ bydliště členů klubu s upozorněním správnímu orgánu, že se odvolatel domnívá, že povolení míst pro individuální a klubový provoz bude vzhledem k počtu mimo možnosti správy Úřadu a z tohoto důvodu odvolatel navrhuje jako vhodné vydat oprávnění v rozsahu celé ČR, s výjimkou zakázaných a omezených prostorů. Sám odvolatel pak v průběhu řízení dodal, že je připraven dodat požadované podklady, nicméně by uvítal vydání rozhodnutí v nejbližší době, protože se blíží termín 1. 1. 2024 a bude nutno informovat tisíce členů klubu odvolatele. Správní orgán se na základě výše uvedeného domnívá, že takové jednání, kdy žadatel opětovně nebyl schopen dodat konkrétní požadované podklady, což ještě podtrhuje jeho domněnkou, že státní správa nebude schopná na tyto podklady řádně reagovat a naopak sám upozorňuje, že je připraven informovat svoje členy o postupu, který však v danou chvíli nebylo možné předjímat, se dá posoudit nejen jako cíleně obstrukční, ale i jako vyhrožování správnímu orgánu. Správní orgán zde sděluje, že ačkoliv takto mohl posoudit jednání odvolatele již v době správního řízení a toto mohl zastavit, což by mělo za následek omezení provozu odvolatele pouze na provoz v kategorii otevřené, správní orgán chtěl naopak i v této oblasti vyjít odvolateli opětovně vstříc a ačkoliv mu nebyly odvolatelem v rámci správního řízení dodány relevantní požadované podklady, i přesto se žádostí dále zabýval se snahou umožnit členům klubu odvolatele provoz nad rámec otevřené provozní kategorie i od 1. 1. 2024. „Podmínku“ schváleného místa provozu Úřad v rámci vydávaných oprávnění na základě své zavedené správní praxe dlouhodobě vnímá jako určení konkrétního místa se stanovenými podmínkami provozu, nicméně v rámci tohoto správního řízení byl nucen takové místo vymezit s ohledem na výše uvedené přece jen obecněji, zvolil tak generickou konkretizaci formou vztahení schváleného místa provozu k plochám provozovaným odvolatelem ke dni 31. 12. 2023, avšak ve spojení s územím České republiky. Jelikož, jak je uvedeno výše, ze strany odvolatele doposud nedošlo ke konkrétnímu vymezení, resp. omezení takových ploch, má správní orgán za to, že fakticky došlo k plnému vyhovění požadavku odvolatele tak, jak bylo uvedeno v žádosti, a to pouze tím, že když odvolatel prostě uvede, že na dané ploše, která není blíže určena, provozoval k danému termínu, je fakticky s oprávněním v souladu. Správní orgán se naopak domnívá, že tímto je dána odvolateli možnost naplnit jeho deklaraci a předložit správnímu orgánu požadované podklady, které budou brát v úvahu i případný seznam ploch provozovaných k odkazovanému datu 31. 12. 2023.

Zároveň je Úřad nucen se vymezit i proti tvrzení odvolatele, že systematika nařízení 2019/947 neuvažuje s omezením modelářského provozu na určité plochy, když čl. 16 daného nařízení nikterak takové omezení nezmiňuje a zároveň ani neodkazuje na čl. 15. Problematika určení a schválení míst provozu, jak stanovil Úřad v Rozhodnutí a jak odvolatel napadá, však s problematikou zeměpisných zón dle čl. 15 nařízení 2019/947 přímo nesouvisí. Byť zeměpisné zóny mají sloužit k obecnému bezvýjimečnému vymezování určitých oblastí, ve kterých bude provoz bezpilotních systémů omezen (a tedy tomuto omezení se musí podříditi všichni uživatelé bezpilotních systémů v oblasti civilního letectví bez výjimky, vč. provozovatelů podle čl. 16, nikoliv tedy jak tvrdí odvolatel), tak v rámci specifické kategorie provozu se očekává, že aby bylo možno provoz ve specifické kategorii povolit, je potřeba v rámci posouzení provozních rizik ve smyslu čl.

11 nařízení 2019/947 identifikovat místa, na kterých bude provoz vykonáván, a to alespoň rámcově, přičemž při dostatečně robustním posouzení rizik může být akceptovatelné jako provozní místo uvést i jakékoliv místo v ČR, potažmo ČR jako celek. I v případě provozování v rámci klubů či sdružení na základě čl. 16 téhož nařízení, kde explicitně potřeba provedení posouzení provozních rizik přímo podle čl. 11 daného nařízení není upravena, musí mít Úřad v souladu s čl. 16 odst. 2 písm. b) bodu iv) k dispozici alespoň dokumentaci nezbytnou pro účely dozoru a sledování, přičemž dokumentaci (případně alespoň informaci) o místech, kde bude odvolatel svou činnost vykonávat, lze považovat pro účely dozoru a sledování za zcela základní. Odvolatel však ve své žádosti, jak již bylo zmíněno výše, nejen že neprokázal Úřadu žádné provedení posouzení rizik, ale bez dalšího vymezil svou oblast provozu státní hranicí ČR. Takové vymezení oblasti provozu však nemůže bez dalšího být dostatečné pro vyhovění žádosti. Protože však, jak již Úřad zmínil výše, hodlal vyjít žadateli v rámci zásad dobré správy žadateli co nejvíce vstříc, tak spíše než aby žádost jako celek zamítl, rozhodl tak, že oblast provozu vymezil příslušnými plochami, na kterých je i na základě dosavadní praxe možné provoz za daných podmínek umožnit.

Závěrem k této části odvolání je nutné opětovně zmínit již výše uvedené, že ačkoliv odvolatel tvrdí, že došlo ze strany Úřadu k pouze částečnému vypořádání žádosti, pokud se týká místa provozu, aniž by dle názoru odvolatele uvedené správní orgán dále odůvodnil, v odst. 26 odvolání přistupuje na stanovení maximální výšky jako na přijatelný postup, ačkoliv v žádosti bylo žádáno o výšku 1200m, a dále dokonce sám sděluje, že tento (Úřadem stanovený) parametr je dlouhodobě vyzkoušený a aplikovaný. I z tohoto Úřad usuzuje, že žádost byla podána účelově a postup odvolatele byl již v době řešení správního řízení cíleně obstrukční resp. podaný cíleně nad rámec toho, co žadatel v rámci svého provozu skutečně požaduje, a ani nyní v rámci odvolání nejde odvolateli o dosažení právně bezvadného stavu, protože jediným právně bezvadným postupem by v daném řízení bylo dle Úřadu zamítnutí žádosti, ale pouze o odstranění těch částí rozhodnutí, které se odvolateli nehodí, přičemž ty, které sice také konkrétně nežádal, ale vyhovují mu, nenapadá.

K odst. 27

Odvolatel v tomto bodě napadá, že bod 3 provozních podmínek, který se vztahuje k nadřazenosti pravidel specifického oprávnění k provozu pro jiný klub vázaných na konkrétní schválené místo provozu, je z jeho pohledu nesplnitelný, neboť odvolatel nemá podmínky stanovené jiným subjektům k dispozici. Správní orgán nespátřuje v napadeném ustanovení vadu a není mu zřejmé, z jakého důvodu by měla být i v kontextu tvrzeného odvolacího důvodu daná podmínka nesplnitelná. Bod 3 provozních podmínek se vztahuje pouze k případu, kdy by pro konkrétní místo a konkrétní kluby byly v jeho oprávnění stanoveny jiné, více omezující podmínky, než ty, které byly v oprávnění stanoveny pro odvolatele. V takovém případě má správní orgán za to, že je nejen účelné, ale také nezbytné sjednotit pro danou lokalitu podmínky na úroveň, která bere v daném provozním místě v úvahu všechna omezení reflektovaná v Úřadem vydaných oprávněních. Naopak tato podmínka zajišťuje nejen příslušnou úroveň bezpečnosti, ale také jakousi harmonizovanou provozní kulturu na daném místě. V případě, kdy by tato podmínka nebyla správním orgánem stanovena, mohlo by bez dalšího dojít k potenciálnímu zvýhodnění jednoho subjektu před druhým. Napadený předpoklad, že členové odvolatele nemají k dispozici podmínky jiného klubu, je řešen skutečností, že schválená provozní místa resp. podmínky oprávnění schválených modelářských klubů budou publikovány dálkovým přístupem správním orgánem, o čemž bylo také s odvolatelem diskutováno a z jeho strany bylo nejen sděleno, že si je této podmínky vědom, ale naopak byl správní orgán upozorňován na tuto povinnost a vyzýván k jejímu naplnění. Je tak na členech odvolatele, aby na daném místě kontaktovali subjekt (modelářský klub) odpovědný za provoz a s těmito podmínkami se seznámili. I z tohoto správní orgán usuzuje, že podané odvolání je pouze účelové se snahou neplnit stanovené podmínky, resp. se vyhnout jejich plnění v těch bodech, které mohou být pro odvolatele více omezující, než je jeho zájem.

Odvolatel v rámci výše uvedených odstavců napadá postup Úřadu týkající se stanovení minimálního věku pilota. Úřad v rámci Rozhodnutí určil, že minimální věk dálkově řídicího pilota není stanoven, dále doplněné podmínkou, že pro dálkově řídicího pilota mladšího 16 let platí povinnost pilotovat model pouze na základě souhlasu odpovědné osoby a pod dohledem dálkově řídicího pilota staršího 16 let a splňujícího požadavky Oprávnění a příslušné legislativy. Nicméně s tímto postupem odvolatel nesouhlasí a domnívá se a odůvodňuje, že stanovenou podmínkou je minimální věk pilota de facto stanoven na 16 let. Dále odvolatel popisuje možnosti snížení minimálního věku pilota podle nařízení EU pro otevřenou i specifickou kategorii a poukazuje na rozdíly oproti Rozhodnutí správního orgánu. V odst. 33 odvolatel přímo cituje možnost snížení minimálního věku dálkově řídicích pilotů provádějících provoz v rámci modelářských klubů upravenou v nařízení 2019/947. Tím vším odvolatel odůvodňuje, proč je z jeho pohledu úprava stanovená správním orgánem ve svém důsledku přísnější, než jsou požadavky stanovené nařízením EU. Nicméně odvolatel v rámci svého odůvodnění zcela (a z pohledu správního orgánu je diskutabilní, zda i záměrně) opominul skutečnost, že Rozhodnutí správního orgánu je nutné vnímat vcelku, včetně všech požadavků a podmínek správním orgánem nejen stanovených, ale také povolených. Nelze proto zcela jednoznačně konstatovat, že stanovením podmínky provozu pod dohledem pro dálkově řídicího pilota mladšího 16 let správní orgán postupuje přísněji, než stanovuje úprava předpisu pro otevřenou kategorii provozu, už jen z toho důvodu že Oprávnění stanovuje podmínky provozu jiné, mírnější, než jsou podmínky pro kategorii provozu otevřenou (zde zejména výška provozu do 300m AGL). To, že správní orgán stanovil podmínku provozu pod dohledem, není z jeho pohledu v rozporu s faktem, že minimální věk dálkově řídicího pilota však skutečně není stanoven ani jinak omezen. Dále správní orgán upozorňuje, že navíc osoba, pod jejímž dohledem bude výše uvedený dálkový pilot provozovat, nemusí být ani členem klubu odvolatele. Správní orgán tak ani v tomto nesouhlasí, že by vydané rozhodnutí bylo v rozporu s platnou právní úpravou, bylo přísnější, nebo jakkoliv odvolatele omezovalo toliko z vůle správního orgánu. Úřad naopak trvá na tom, že v rámci vydaného oprávnění se i v tomto požadavku snažil odvolateli vyjít vstříc a umožnit provoz členů klubu co nejvíce benevolentně, ačkoliv musel v rámci vydání Rozhodnutí brát v úvahu skutečnost, že povolený provoz jde výrazně nad rámec otevřené kategorie provozu, nicméně bez dalšího posouzení dopadu na bezpečnost ze strany odvolatele. Stanovená podmínka provozu pod dohledem je tak z pohledu správního orgánu spojena zejména s požadavkem na prokázání odpovědnosti za bezpečný provoz, jelikož provoz v rámci oprávnění je možný výrazně nad rámec otevřené kategorie provozu a to v prostoru, kde se dá předpokládat i významný provoz pilotovaného létání. Úřad si je vědom, že odvolatel ve své žádosti žádal o stanovení minimálního věku pilota na 10 let bez dalšího, taková podmínka provozu však byla Úřadem shledána i s ohledem na celkovou absenci jakéhokoliv posouzení rizik ze strany odvolatele za nepřijatelně riskantní, proto ji i bez návrhu stanovil blíže k obecným podmínkám vycházejícím z nařízení 2019/947, přičemž odvolatel nedal Úřadu v průběhu řízení žádný podklad, v rámci kterého by bylo z hlediska bezpečnosti obhajitelné, aby piloti vykonávající provoz bezpilotních prostředků pod záštitou odvolatele mohli provozovat samostatně již od 10 let.

V této souvislosti pak správní orgán již pouze dodává, že na základě osobního jednání se zástupci odvolatele bylo v rámci žádosti o změnu oprávnění k provozu žadatelem dodáno rozpracování podmínek pro provoz dálkově řídicích pilotů mladších než 16 let, včetně odůvodnění těchto podmínek. Tyto podmínky byly se zástupci žadatele projednány dne 11. 1. 2024 a bylo sděleno, že Úřad s takto stanoveným konceptem souhlasí a je připraven žádost o změnu takto schválit a uvedený postup zapracovat i pro jiné modelářské kluby. Bohužel tento postup byl však odvoláním následně podaným ze strany odvolatele přerušeno. S ohledem na data jednotlivých kroků, kdy odvolání je datováno 10. lednem 2024, jednání, na kterém bylo dosaženo výše uvedené shody proběhlo dne 11. 1. 2024, nicméně v tento den bylo odvolání oficiálně podáno, nepřísluší správnímu orgánu spekulovat o účelu celého procesu odvolání. Pakliže by hlavním cílem odvolatele bylo skutečně umožnit provoz mládeže a nikoliv pouze prezentovaná obstrukce proti podmínkám stanoveným v Rozhodnutí, byla by tato možnost zcela jistě v odvolání zmíněna, neboť již v době

jeho přípravy byla správnímu orgánu podána žádost o změnu tohoto oprávnění právě v oblasti stanovení minimálního věku pilota. Nicméně je naopak třeba poukázat na snahu správního orgánu se zástupci odvolatele i nadále jednat o nové modifikované žádosti, kterou však vzhledem k současnému odvolacímu řízení ohledně Rozhodnutí není možno nyní dále projednávat.

Odvolatel v odst. 42 odvolání poukazuje na mimořádně silný veřejný zájem na umožnění provozu odvolatele jako doposud, s ohledem na sdruženou mládež v rámci klubu odvolatele. Úřad takový veřejný zájem nerozporuje, ačkoliv nebyl jakkoliv ze strany odvolatele doložen jinak než pouhou proklamací odvolatele. Jak již bylo uvedeno výše, správní orgán zde naopak shledává svoje rozhodnutí jako potvrzující to, že snahou správního orgánu bylo vyjít odvolateli co nejvíce vstříc a provoz umožnit nad rámec požadavků stanovených obecnou právní úpravou i po 1. 1. 2024. Úřad však naopak doplňuje, že je jeho povinností neupřednostňovat zájmy jednoho žadatele před zájmy jiných srovnatelných subjektů. Úřad v tomto ohledu neshledává rozdíl před výchovou mládeže v rámci klubu odvolatele a v rámci jiných modelářských klubů. I proto se správní orgán domnívá, že právě s ohledem na výchovu mládeže je nezbytné v rámci edukativního přístupu neopomíjet otázku platné regulace a bezpečnosti provozu.

Odvolatel také v odst. 43 odvolání vyjadřuje domněnku, že omezení navržené Úřadem by značným způsobem ztížilo možnost fungování modelářů z řad mládeže organizovaných v rámci činnosti odvolatele do modelářských kroužků mládeže a tím by došlo k ukončení polytechnického rozvoje mládeže. I zde se Úřad domnívá, že ze strany odvolatele buď dochází k nepochopení podmínek Rozhodnutí, nebo záměrnému napadnutí Rozhodnutí s cílem podmínky zcela odstranit. Správní orgán proto za prvé opakuje, že minimální věk dálkově řídicího pilota, na rozdíl od podané žádosti, ve svém Rozhodnutí nestanovil. Naopak, tímto krokem správní orgán umožnil modelářskou činnost, včetně aktivního provozu modelů i pro členy klubu odvolatele mladší než požadovaných 10 let. V době, kdy nové technologie jsou dostupné mládeži v čím dál mladším věku, se správní orgán domnívá, že tímto krokem jednoznačně vyšel vstříc právě vzdělávání organizované mládeže již od útlého věku, byť pod dozorem. Na základě toho je vyjádření odvolatele o ukončení polytechnického rozvoje mládeže zcela nepodložené. Za druhé správní orgán poukazuje na to, že právě provoz v rámci kroužků, ačkoliv je ze strany odvolatele napadán, je i za podmínky stanovené správním orgánem jednoznačně umožněn, neboť, jak již bylo uvedeno výše, pro dálkově řídicí piloty mladší 16 let je umožněn provoz pod dohledem osoby starší 16 let splňující podmínky, která navíc nutně nemusí být ani členem klubu odvolatele. Právě tato podmínka bude bezpečně splnitelná v provozu v rámci nejen organizovaných kroužků, ale i případných dalších akcí jako jsou letní nebo příměstské tábory apod. Jediným možným rozdílem oproti současnému stavu tak může být provoz neorganizovaný, samostatný. Jak však bylo uvedeno výše, s ohledem na skutečnost, že oprávnění vydané pro odvolatele jde svým rozsahem výrazně nad rámec otevřené kategorie provozu, ačkoliv žadatelem nebyly do doby vydání rozhodnutí dodány podklady, které by bylo možné blíže posoudit s ohledem na stanovení úrovně bezpečnosti, má Úřad za to, že jeho přístup musí být jednoznačně posouzen pouze jako způsob, jak žadateli vyjít co nejvíce vstříc a umožnit co největší provoz i po 1. 1. 2024.

K odst. 45 – 58

Odvolatel v odst. 45 odvolání konstatuje, že se neodchyluje a ani nemá v úmyslu odchylovat od žádné z oblastí regulace přímo použitelného předpisu EU. Toto konstatování uvádí s ohledem na podmínku stanovenou v rámci Rozhodnutí, kdy správní orgán odvolateli uložil povinnost zpracovat a předložit úřadu dokumentaci provozu těch oblastí regulace, od nichž se žadatel odchyluje. Odvolatel tuto podmínku v odvolání napadnul, ačkoliv byla s ním jako žadatelem opakovaně řešena již v rámci správního řízení a byl s ním dokonce diskutován termín, do kdy je z jeho strany možné takovou dokumentaci předložit. Navíc žadatel v té době opakovaně ubezpečoval správní orgán, že takovou dokumentaci je připraven zpracovat a předložit. Nicméně konstatování odvolatele, že se od žádné z oblastí regulace EU neodchyluje, není pravdivé a této skutečnosti odpovídá již samotná

podaná žádost, v níž byly odchylky od regulace již naznačeny, minimálně v požadované minimální výšce provozu.

Dále odvolatel odůvodňuje, proč se na jeho oprávnění nemá vztahovat Článek 11 prováděcího nařízení 2019/947. Toto odůvodnění obecně zakládá na principu rozdílných požadavků na oprávnění k provozu vydané podle článku 12 prováděcího nařízení a oprávnění k provozu bezpilotních systémů v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů podle článku 16 tohoto nařízení. Zde je hned na úvod nezbytné uvést, že napadané oprávnění vydané správním orgánem je skutečně oprávněním k provozu bezpilotních systémů v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů podle článku 16 nařízení 2019/947 a tato skutečnost je v rozhodnutí zcela jednoznačně uvedena. Nicméně i odkazovaný článek 16 dává správnímu orgánu ve svém odst. 3 pravomoc v rámci oprávnění stanovit podmínky, za nichž lze provádět provoz v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů, a v rámci odst. 2 písm. b) bodu iv) vyžadovat dokumentaci nezbytnou pro účely dozoru a sledování. Jakým způsobem bude příslušný úřad požadovat příslušnou dokumentaci zpracovat a předložit již nařízení dále nestanoví. Nicméně ani správní orgán ve svých podmínkách nestanovil, že požaduje předložit dokumentaci podle článku 11 prováděcího nařízení, ačkoliv bylo z požadavků žádosti zjevné, že tato jde výrazně za rámec podmínek pro provoz kategorie otevřené a to až do řízeného vzdušného prostoru. Naopak, správní orgán veden snahou co nejvíce vyhovět žadateli a umožnit mu provoz nad rámec kategorie otevřené, aniž by žadatel do doby vydání Rozhodnutí předložil příslušnou použitelnou dokumentaci, vydal v rámci Rozhodnutí v souladu s požadavky článku 16 prováděcího nařízení podmínku, ve které stanovil povinnost zpracovat dokumentaci, která bude sloužit k nahrazení analýzy rizik podle článku 11 prováděcího nařízení. Je proto nutné znovu zopakovat, že správní orgán nepožaduje zpracovat v předmětném řízení přímo analýzu rizik podle článku 11, ale s ohledem na rozsah oprávnění výrazně nad rámec požadavků kategorie otevřené, kdy však správní orgán ani v současné době nemá ze strany žadatele/odvolatele jakékoliv dokumenty, které by prokazovaly bezpečnost provozu za podmínek podané žádosti jinak, než pouhou proklamací toho, že provoz je dlouhodobě bezpečný, přistoupil správní orgán ke stanovení této podmínky. Způsob zpracování dokumentace naopak ponechal správní orgán na žadateli. Možnost stanovení podmínek a omezení v rámci oprávnění je pak dána v samotném článku 16 nařízení 2019/947. Správní orgán zde doplňuje, že podmínka poskytnutí dokumentace nezbytné pro účely dozoru a kontroly výkonu vlastní modelářské činnosti byla odvolateli udělena již Rozhodnutím Ministerstva dopravy č. j. MD-1824/2021-220/19 ze dne 22. 12.2022, kterým Ministerstvo dopravy stanovilo způsob provozu modelářských klubů v období roku 2023, nicméně ze strany odvolatele nebyla dostatečně splněna. Úřad na základě výše uvedeného nesouhlasí se stanoviskem odvolatele uvedeným v odst. 58 odvolání, neboť jej shledává jako nepochopení stanovené podmínky, kdy se nejedná o požadavek na posouzení rizik ve smyslu článku 11 prováděcího nařízení. Úřad jednoznačně nesouhlasí, že by jeho požadavek byl zjevně nepřiměřený a nezákonný, neboť, jak je uvedeno výše, pravomoc stanovit podmínky oprávnění podle článku 16 nařízení 2019/947 je dána samotným odkazovaným článkem.

K odst. 59-68

Odvolatel v této části odvolání brojí proti omezené platnosti vydaného Rozhodnutí a snaží se výkladem prokázat, že omezením platnosti oprávnění na období do 31.12.2024 správní orgán překročil svoji pravomoc a měl vydat oprávnění s neomezenou dobou platnosti. K odůvodnění tohoto postoje odvolatel podotýká, že ačkoliv podal žádost již v průběhu května roku 2023, Rozhodnutí bylo Úřadem vydáno v prosinci téhož roku, z čehož odvolatel usuzuje, že každé řízení o oprávnění by nutně trvalo více než šest měsíců. K tomu je správní orgán nucen sdělit, že s konstrukcí přiměřeně dlouhé doby nutné pro správní řízení ve věci vydání oprávnění k provozu bezpilotních systémů v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů počítalo již Rozhodnutí Ministerstva dopravy č. j. MD-1824/2021-220/19 ze dne 22.12.2022, ve kterém byla příslušným modelářským klubům stanovena podmínka podat žádost o vydání nového oprávnění nejpozději ke dni 30. června 2023 s tím, že pakliže do uvedeného termínu nebude žádost podána, bude od 1. ledna 2024 provoz klubu probíhat v souladu s pravidly pro otevřenou kategorii provozu. Správní

orgán zde proto oprávněně předjímal, že již uvedený pokyn Ministerstva dopravy dával možnost časového prostoru tak, aby v rámci správních řízení mohly být komunikovány a nastaveny podmínky provozu příslušných oprávnění pro konkrétní modelářské kluby. Zde také Úřad považuje za nezbytné sdělit, že vydání Rozhodnutí ke dni 20. 12. 2023 nebylo z důvodu laxního přístupu správního orgánu v daném správním řízení, jak je odvolatelem naznačováno. Zde je proto správní orgán nucen alespoň v krátkosti rekapitulovat průběh správního řízení, kdy dne 8. 6. 2023 bylo vydáno Usnesení o přerušení řízení do 10. 7. 2023 s uvedenými požadavky na doplnění žádosti. Tento termín byl následně z iniciativy žadatele prodlužován (dne 7. 7. 2023, dne 9. 8. 2023 a dne 10. 9. 2023). V mezidobí také probíhala jednání správního orgánu se zástupci odvolatele za účelem vyjasnění si naplnění požadovaných podmínek a řádného doplnění žádosti. Dne 3. 11. 2023 pak byla následně žadatelem podána žádost o obnovení řízení o vydání oprávnění spolku doplněná dalším podáním následně dne 4. 12. 2023. Příslušná dokumentace je odvolacímu orgánu předána v rámci spisu.

Správní orgán proto na základě výše uvedeného sděluje, že skutečnost, že správní řízení bylo vedeno více než šest měsíců není z důvodu vůle a přístupu správního orgánu, naopak je nutné sdělit, že v průběhu celého období nebyl žadatel schopen dodat příslušnou dokumentaci ve stavu, na základě kterého by bylo možné tuto příslušně posoudit a vydat oprávnění k provozu bezpilotních systémů v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů pro žadatele na dobu neurčitou. Správní orgán naopak sděluje, že na základě průběhu správního řízení a na základě komunikace se žadatelem v rámci rozhodovacího procesu zvažoval také možnost Oprávnění nevydávat a tedy žádost zamítnout s tím, že by provoz členů odvolatele od 1. ledna byl umožněn pouze v otevřené kategorii, což však správní orgán vyhodnotil jako výrazné omezení provozu členů odvolatele. Možnost vydání Oprávnění s neomezenou dobou platnosti však nebylo možné uplatnit s ohledem na skutečnost, kdy žadatel ke dni vydání Rozhodnutí nenaplnil podmínky, aby takové rozhodnutí mohlo být bez dalšího vydáno. S vědomím zde uvedeného a veden snahou vyjít odvolateli vstříc a jeho provoz umožnit tak správní orgán přistoupil ke kroku, kdy rozhodl o vydání Oprávnění, avšak s omezením doby jeho platnosti, s vědomím potřeby stanovení podmínek souvisejících s umožněním bezpečného provozu a stanovení postupů dlouhodobého provozování odvolatele. Podle názoru správního orgánu tato možnost není příslušnými právními předpisy zakázána, proto nelze na základě výše uvedeného dávat snahu vyjít odvolateli vstříc k tíži Úřadu a jeho postup nazývat jako překročení pravomoci.

Již jen jako doplnění k odst. 67 odvolání považuje správní orgán za nutné doplnit, že záležitost aktuálně podané žádosti o změnu oprávnění byla diskutována na jednání se zástupci odvolatele dne 11.1.2024 a Úřadem bylo nabídnuto, že o změně rozhodne výjimečně bez požadavku na uhrazení správního poplatku, neboť by nešlo přímo o žádost o udělení o oprávnění spolku, ale pouze o jeho úpravu, kdy by Úřad byl ochoten upravit podmínky z moci úřední. Nicméně na základě odvolání ze dne 10. 1. 2024 podaného dne 11. 1. 2024 již o tomto nebylo rozhodnuto. Úřad zde tuto poznámku doplňuje pouze pro dokreslení, že jeho soustavnou snahou bylo a je odvolateli vycházet vstříc, což však v podaném odvolání není reflektováno.

K odst. 69 – 83

V uvedené části odvolání se odvolatel vyjadřuje k odůvodnění Rozhodnutí Úřadu, kdy opětovně sděluje, že dle jeho názoru správní orgán žádosti vyhověl pouze částečně, část žádosti bez jakéhokoli odůvodnění zamítl a část žádosti nevypořádal vůbec. Úřad k této části odvolání v některých již zmíněných bodech odkazuje na již výše uvedené, nicméně považuje za vhodné vyjádřit se i k dalším z postojů uvedených odvolatelem.

Pokud se týká provozu a kategorie letadel, Úřad opětovně sděluje, že v tomto obecném Oprávnění povolil provoz typu VLOS a návrh další kategorizace, případně členění tohoto provozu spojené s návrhem typických provozních scénářů, zcela legitimně očekává ze strany žadatele, když i v rámci

osobních jednání se zástupci odvolatele bylo správním orgánem nabídnuto, že je ochoten na této činnosti s odvolatelem dále spolupracovat.

Pokud se týká názoru odvolatele uvedeného v odst. 77, že Úřadem naznačené plošné využívání vzdušného prostoru celé České republiky je značně zavádějící, neboť se rozumí a ostatně to vyplývá z celé řady předpisů, včetně vnitřních předpisů odvolatele, že prostory využitelné pro činnost odvolatele jsou značně omezené, netvoří souvislou plochu a jejich další případné omezování je krajně nežádoucí a neopodstatněné, tak touto informací je správní orgán překvapen, minimálně s ohledem na nesouhlas odvolatele se schváleným místem provozu (viz výše). Pakliže zde odvolatel sám uznává, že jeho činnost probíhá pouze na značně omezených plochách netvořících souvislou plochu, správní orgán je nucen se pozastavit nad tím, proč tedy odvolatel v rámci žádosti tyto plochy nedoložil, jak bylo mimo jiné požadováno, a naopak požadoval provoz na celém území vymezeném Státní hranicí České republiky. Z tohoto důvodu se správní orgán oprávněně domnívá, že skutečným záměrem je získat pomyslný „bianco šek“ pro relativně neomezené létání pro celé území ČR na jakémkoliv jeho místě, což však nelze připustit s ohledem na smysl a cíle nařízení 2019/947.

Také konstatování odvolatele uvedené v odst. 78, že Úřad měl možnost odvolatele závčas informovat, že je potřeba žádost doplnit, když konstatuje nedostatečnost podkladů, ve spojení s deklarovanou připraveností odvolatele poskytnout Úřadu jakoukoliv další nezbytnou součinnost, považuje správní orgán za jednoznačně zavádějící a snažící se ukázat na svévolné a netransparentní chování ze strany správního orgánu, které se však nezakládá na skutečnosti. Jak je již uvedeno v textu výše, ze správního řízení a vedeného spisu jasně vyplývá, že správní orgán po podané žádosti oficiálně usnesením správního řízení přerušil a stanovil, co je potřeba správnímu orgánu doplnit. Se zástupci odvolatele byla také vedena jednání. Pakliže odvolatel brojí proti postupu správního orgánu, sám tím popírá svá podání ve věci žádosti o prodloužení lhůty k dodání požadovaných podkladů. Naopak, zmíněné podání ze dne 4. 12. 2023, ve kterém žadatel deklaruje připravenost dodání dalších požadovaných podkladů, se dá ze strany správního orgánu s ohledem na celý průběh správního řízení, jak je uvedeno výše, vykládat spíše jako obstrukce či vytváření alibi právě pro možné odvolací řízení, nebo i vytváření nátlaku na správní orgán. Nicméně prezentovat připravenost k součinnosti deklarovanou necelý měsíc před vypršením lhůty stanovené Ministerstvem dopravy k možnosti stanovení provozních podmínek považuje správní orgán v kontextu řízení pouze za zavádějící a cílenou snahu jednostranně vykreslit postup správního orgánu v negativním světle.

K odst. 79 odvolání správní orgán pouze opětovně konstatuje, že úroveň bezpečnosti provozu odvolatele nebyla příslušně doložena kromě pouze obecných vyjádření, což nemůže pro vyhovění žádosti v požadovaném rozsahu postačovat pro naplnění požadavků vyplývajících z nařízení 2019/947.

K odst. 80 odvolání správní orgán pouze poznamenává, že nikterak nechce spekulovat nad předpokladem odvolatele, že sama skutečnost, že v rámci klubu odvolatele jsou sdružení četní reprezentanti, je zárukou příslušné odbornosti a bezpečnosti provozu odvolatele jako celku. Nicméně je nucen opětovně sdělit, že na základě všech výše uvedených informací nesouhlasí, že by vydaným Rozhodnutím došlo k výraznému omezení činnosti odvolatele a že by Úřad zájmy odvolatele nebral při svém rozhodování v úvahu. Správní orgán se domnívá, že z výše uvedených informací je zřejmé, že obecným přístupem v rámci správního řízení a rozhodovacího procesu naopak byla snaha správního orgánu žadateli co nejvíce vyhovět, ačkoliv z jeho strany do doby Rozhodnutí nebyly dodány potřebné podklady, a umožnit mu provoz nad rámec otevřené kategorie provozu i po 1. lednu 2024, což by se jinak mj. i na základě Rozhodnutí Ministerstva dopravy nestalo a čehož si odvolatel byl zjevně vědom. Ke skutečně výraznému omezení provozu odvolatele oproti podmínkám stanoveným v Oprávnění vydaném správním orgánem by došlo v případě, pokud by Úřad žádost žadatele zamítl, k čemuž by při zaujetí více formálního přístupu měl dostatečné a hmatatelné důvody. Úřad netvrdí, že se v rámci předmětného řízení nemusel dopustit v určitých

aspektech překročení mantinelů institutu správního uvážení či zásady enumerativnosti veřejnoprávních pretenzí, pokud tak však učinil, tak pouze ve prospěch odvolatele a s vědomím, že by takovou správní praxi v obdobných případech zopakoval i u potenciálního dalšího žadatele.

K odst. 84 – 92

Správní orgán obecně nesouhlasí, že by své Rozhodnutí v odvolatelem napadnuté části zatížil řadou právních vad a zapříčinil jeho nezákonnost v napadené části, ani nesouhlasí, že by překročil meze správního uvážení a toto užil zcela nepředvídatelně a neproporcionálně k okolnostem případu, minimálně ne v takové podobě, která by měla jít k tíži odvolatele. Správní orgán se na základě výše uvedeného domnívá, že jeho konání a rozhodovací proces byly naopak jediné možné ve snaze povolit provoz, vzhledem k průběhu správního řízení, vzhledem k přístupu odvolatele k požadavkům správního úřadu během celého správního řízení a vzhledem k nedodání požadovaných podkladů pro to, aby správní orgán mohl podklady řádně přezkoumat a následně rozhodnout. Skutečnost, že odvolatel opakovaně nesplnil požadavky právních předpisů, Úřadu a ani Rozhodnutí Ministerstva dopravy, na což musel v rámci rozhodovacího procesu Úřad reagovat, a ve snaze odvolateli vyhovět umožněním provozu po 1. lednu 2024 nad rámec výrazných omezení, která by jinak musel na provoz odvolatele uvalit, však podle názoru Úřadu nelze dávat jemu k tíži. Úřad naopak předpokládá, že tato skutečnost bude v rámci rozhodování o odvolání vzata odvolacím orgánem v úvahu.

Úřad si je vědom skutečnosti, že vydané Rozhodnutí mohlo být více rozsáhle odůvodněno ve vztahu k rozhodovacímu procesu správního orgánu. Zároveň je nucen podotknout, že s ohledem na časový rámec, kdy bylo Rozhodnutí finálně projednáváno, a skutečnost, že nebyly dodány požadované podklady a i v průběhu prosince probíhala jednání se zástupci odvolatele, správní orgán byl s cílem umožnit odvolateli provoz nad rámec omezení otevřené kategorie nucen zcela vědomě vydat rozhodnutí v minimalistické variantě, a to s cílem vyjít odvolateli v maximální míře vstříc.

Úřad dále nesouhlasí s postupem navrhaným odvolatelem v odst. 86 odvolání, zejména v řádku 6 a 7 uvedeného odstavce. Z návrhu odvolatele se správní orgán důvodně domnívá, že snahou odvolatele je postupem odvolání cíleně dosáhnout vydání oprávnění na dobu neurčitou, které však nebude vázáno žádnými podmínkami, aniž by odvolateli byla stanovena povinnost toto oprávnění podložit jakýmkoliv konkrétními dokumenty a podklady, na základě kterých by bylo možné jeho provoz, způsoby provozu a související bezpečnost posoudit a kontrolovat. Správní orgán se naopak domnívá, že vyhověním tomuto návrhu odvolatele by došlo k nenaplnění příslušných požadavků právních předpisů na straně požadavků kladených na příslušné úřady, nejednotnému přístupu k subjektu odvolatele a ostatním subjektům, se kterými byla správním orgánem vedena správní řízení v dané věci, a v neposlední řadě by byly omezeny možnosti budoucí další integrace a rozvoje pilotovaného a bezpilotního létání ve vzdušném prostoru České republiky. Tím by došlo nejen k omezení zájmů jednotlivých subjektů na obou stranách spektra letectví, ale panuje oprávněná obava, že takový postup by v dlouhodobém měřítku měl i negativní vliv na zájmy České republiky jako celku, nejen v oblasti leteckého průmyslu. Pakliže odvolatel tedy v rámci odvolání namítá, že správní orgán svým Rozhodnutím brání polytechnickému rozvoji mládeže, což by dle jeho názoru mělo negativní následky pro dlouhodobou budoucnost leteckého průmyslu ČR, správní orgán musí konstatovat, že potenciálně negativní následky pro budoucnost leteckého průmyslu shledává naopak právě v případě potvrzení kroků navrhaných odvolatelem a vydání takového závazného pokynu pro Úřad, kterým by byl správní orgán v rámci dalšího projednávání vázán.

Závěr

1) K odvolání samotnému

Z výše uvedených důvodů Úřad Ministerstvu dopravy jakožto nadřízenému správnímu orgánu navrhuje postupem dle § 90 odst. 5 správního řádu odvolání podané účastníkem řízení zamítnout a Rozhodnutí Úřadu potvrdit v celém rozsahu.


Pakliže by Ministerstvo dopravy shledalo v Rozhodnutí Úřadu a úkonech, které jeho vydání předcházely natolik závažné vady, že by bylo potřeba řízení zrušit, navrhuje Úřad vzhledem ke stavu podkladů pro vydání rozhodnutí, které by za běžných okolností odůvodnily, aby Ministerstvo dopravy Rozhodnutí postupem dle § 90 odst. 1 písm. b) správního řádu zrušilo a věc vrátilo k novému projednání Úřadu, kdy žádoucím právním názorem pro nové projednání věci by bylo vyslovení, že žádosti v předložené podobě nelze vyhovět a žádost by měl Úřad rozhodnutím zamítnout.

Pakliže by Ministerstvo dopravy shledalo v Rozhodnutí Úřadu a úkonech, které jeho vydání předcházely natolik závažné vady, že by bylo potřeba řízení zrušit, a současně že některé návrhy žadatele jsou důvodné a že se nejví vhodně vyslovit právní názor, že žádost v předložené podobě a na základě dostupných podkladů by měl Úřad zamítnout, navrhuje Úřad, aby v právním názoru, kterým by byl Úřad vázán, za žádných okolností nezazněl pokyn rozhodnout tak, jak odvolatel požaduje v odst. 86 bodech 6. a 7. odvolání.

2) K žádosti o opatření proti nečinnosti

Co se týká navrhovaného opatření proti nečinnosti obsaženého v odvolání, má ve zkratce Úřad za to, že žádost je nedůvodná, vzhledem k tomu, že Úřad již rozhodnutí ve věci ve smyslu § 80 odst. 1 správního řádu vydal. Pokud odvolatel rozporuje podobu Rozhodnutí a to, zda v rámci něj Úřad posoudil celý obsah žádosti, má k tomu zákonem předepsaný řádný opravný prostředek, a sice odvolání dle § 81 a násl. správního řádu, které i podal. Podání žádosti o opatření proti nečinnosti dle § 80 správního řádu současně s podáním odvolání ve smyslu § 81 a násl. téhož zákona tak dle Úřadu zcela postrádá smysl a Ministerstvo dopravy by nemělo mít potřebu se touto žádostí věcně zabývat, když se Rozhodnutím v celém jeho rozsahu vč. toho, zda jeho obsah odpovídá podané žádosti či nikoliv, bude zabývat v rámci odvolacího řízení. Úřad je nadto připraven i nadále konat podle příslušných správních postupů v rámci pokynů dále udělených odvolacím orgánem, a to bez zbytečného odkladu, jak ukládá § 71 správního řádu. Úřad tak navrhuje, aby Ministerstvo dopravy rozhodlo ve věci žádosti o opatření proti nečinnosti odvolatele usnesením dle § 80 odst. 6 věty druhé správního řádu tak, že žádosti se nevyhovuje.

S pozdravem


ředitel Úřadu pro civilní letectví

Příloha:

- Spis sp. zn. 5314-23-701