

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23
160 08 Praha 6

Č. j.: 5213-24-701
Ke sp. zn. 14787-23-701



ROZHODNUTÍ

Úřad pro civilní letectví (dále též jako „Úřad“) jako věcně a místně příslušný správní orgán podle ustanovení § 89 odst. 1 písm. n) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“), v řízení o žádosti o povolení provozovat letiště Příbram, vedeném ve smyslu ustanovení § 44 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), ve spojení s ustanovením § 26 a násl. zákona o civilním letectví, podané

účastníkem řízení: **AIR STATION s.r.o.**
IČO: 28410513
se sídlem: Žitavského 496, 156 00 Praha 5

rozhodl podle ustanovení § 67 správního řádu takto:

I. **Žádost se zamítá.**

Odůvodnění

Dne 27. 12. 2023 byla Úřadu doručena žádost spol. AIR STATION s.r.o. IČO: 28410513, Žitavského 496, 156 00 Praha 5 (dále též jako „žadatel“) o povolení provozovat letiště Příbram. Žádost je Úřadem evidována pod č. j. 14787-23-701.

Doručením žádosti bylo z podnětu žadatele zahájeno řízení o žádosti podle ustanovení § 44 správního řádu ve spojení s ustanovením § 26 a násl. zákona o civilním letectví ve věci vydání povolení k provozování letiště. Tato žádost byla následně doplněna dne 26. 1. 2024 podáním evidovaným pod č. j. 1177-24-701.

Jelikož shora uvedená žádost v rozporu s ustanovením § 45 odst. 2 správního řádu ve spojení s § 30 odst. 2 písm. c) zákona o civilním letectví neobsahovala předepsané náležitosti, konkrétně doklady, kterými se osvědčuje, že žadatel je vlastníkem letiště nebo má jiný právní vztah k letišti, a doklady osvědčující souhlas vlastníka (vlastníků) letiště s

provozování letiště, není-li vlastník současně provozovatelem letiště, Úřad usnesením č. j. 1458-24-701 ze dne 1. 2. 2024, doručeným žadateli téhož dne, stanovil žadateli lhůtu 30 dnů k odstranění nedostatků žádosti a řízení přerušil. Žadateli bylo současně s výzvou k odstranění nedostatků oznámeno usnesení správního orgánu podle ustanovení § 64 odst. 1 písm. a) správního řádu o přerušování řízení.

Žadatel v reakci na výše uvedené usnesení zaslal Úřadu dne 1. 3. 2024 reakci (dále jen „doplnění žádosti“), ve které zopakoval, jak je již Úřadu z úřední činnosti známo, že je zejména vlastníkem stavby asfaltobetonové vzletové a přistávací dráhy letiště, neevidované v katastru nemovitostí, jako klíčové komponenty letiště. Dále opětovně uvedl, že stávající provozovatel letiště předmětnou dráhu užívá bez právního titulu a tedy neoprávněně, přičemž tedy tento provozovatel nemá splňovat podmínky k provozování letiště. Žadatel v reakci současně poukázal na to, že situaci nelze řešit např. zřízením věcného břemene dle § 30a zákona o civilním letectví. V další části reakce pak žadatel uvedl, že již doložil, na jakých letištních pozemcích a leteckých stavbách žádá o povolení k provozování letiště, přičemž u těch již vlastnictví či jiný právní vztah doložil. S odkazem na judikaturu pak žadatel rozporuje, že by měla existovat potřeba doložit vlastnictví či jiný právní vztah k letišti s odkazem na evidenci letišť ve smyslu § 25a zákona o civilním letectví, když tato má toliko evidenční význam. Žadatel tak v reakci deklaroval, že by měl již nyní požadavek § 30 odst. 2 písm. c) zákona o civilním letectví v rámci podané žádosti mít naplněn, když požadavek na osvědčení právního vztahu také k pozemkům, na nichž letiště v rozsahu dle žádosti žadatele provozováno být nemá, považuje za neodpovídající zákonu a rozhodovací praxi vyšších soudů. Závěrem žadatel uvedl, že žádost splňuje podmínky dle § 27 odst. 3 zákona o civilním letectví, když je vlastníkem nadpoloviční výměry letištních pozemků, a závěrem sdělil, že na svém návrhu trvá a žádá o vyhovění žádosti.

S ohledem na výše uvedené doplnění žádosti Úřad shledal, že žádost vhodným způsobem nadále nebyla doplněna. Zároveň však seznal, že absence tohoto podkladu není podstatnou vadou žádosti, která by bránila v řízení pokračovat ve smyslu § 66 odst. 1 písm. c) správního řádu, protože o žádosti je v současné podobě a na základě obdržených a z úřední činnosti známých podkladů možno ve věci samé rozhodnout. Proto oznámením ze dne 14. 3. 2024, evidovaným pod č. j. 3735-24-701 Úřad účastníkům řízení sdělil, že v řízení pokračuje a že je připraven v něm rozhodnout, přičemž jim dal možnost se k nashromážděným podkladům ve lhůtě 5 dnů vyjádřit. Žadatel v souvislosti s možností vyjádřit se k podkladům dne 20. 3. 2024 zažádal o prodloužení lhůty k vyjádření k podkladům Rozhodnutí do 28. 3. 2024, které mu bylo vyhověno dne 26. 3. 2024 evidovaným pod č.j. 4313-24-701. Účastník řízení Letiště Příbram s.r.o., IČO: 27421821 se sídlem Skalka 39, 261 01 Drásov (dále též jako „provozovatel letiště“) zaslal reakci na možnost se vyjádřit k podkladům dne 20. 3. 2024, ve které Úřad informoval, že žadatel nespĺňuje podmínky stanovené platnou právní úpravou pro udělení provozního povolení pro toto letiště a to především prokázání vztahů ke všem letištním pozemkům, dále pak informuje o nedostatku v samotné žádosti, o důsledcích zkrácení vzletové a přistávací dráhy, o tom že žadatel není nadpolovičním vlastníkem letištních pozemků a o plánovaném zkrácení provozní doby letiště vyplývající z doložené dokumentace žadatele. Žadatel znovu zažádal o prodloužení lhůty k vyjádření se k podkladům rozhodnutí dne 28. 3. 2024 a to do 4. 4. 2024 v souvislosti s rozšířením spisu o vyjádření provozovatele letiště. Žadatel poté dne 1. 4. 2024 zaslal Úřadu vyjádření k podání provozovatele letiště ze dne 20. 3.

2024 a doložil Aktualizované dokumenty (Bezpečnostní program, Letištní řád a Letištní pohotovostní plán) a Doklad spolehlivosti pana [REDAKCE] Dne 4. 4. 2024 Úřad z důvodu snahy dbát procesní ekonomie řízení vydal usnesení ve smyslu § 36 odst. 1 správního řádu, kde se účastníkům řízení umožňuje navrhopvat ve věci důkazy a činit další návrhy nejpozději do 11. 4. 2024 a přičemž jim dal možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí dle § 36 odst. 3 správního řádu. Provozovatel letiště v souvislosti s možností vyjádřit se k podkladům zaslal dne 8. 4. 2024 vyjádření k postupu správního orgánu, kde žádá, aby správní orgán doručoval provozovateli letiště prostřednictvím její právní zástupkyně a aby jí bylo prostřednictvím DS neprodleně doručeno vyjádření žadatele a o poskytnutí lhůty 7 dnů k reakci na toto vyjádření. Na tento přípis reagoval Úřad provozovateli letiště přípisem ze dne 12. 4. 2024, evidovaným pod č. j. 5154-24-701, ve kterém tomuto účastníkovi vysvětlil, proč k vydání usnesení ze dne 11. 4. 2024 přistoupil.

Řízení o povolení provozovat letiště ve smyslu § 27 a násl. zákona o civilním letectví je řízením, které směřuje ke stanovení subjektu, který je oprávněn určité letiště provozovat. Jedná se tak o řízení, které slouží toliko jako nástroj k určení, kdo se stane provozovatelem určitého již existujícího a adekvátně územně a fakticky umístěného letiště. Předmětem řízení o provozování letiště a tedy ani rozhodnutí v něm není určení letiště co do jeho umístění, velikosti, způsobu provozování či jeho jiných atributů. Existence a rozsah letiště je dána na základě jiných právních aktů.

Jak je uvedeno v návěti tohoto rozhodnutí, žadatel žádá o provozování letiště Příbram, přičemž ve své žádosti velmi konkrétně popisuje umístění a rozsah letiště, kdy k tomuto rozsahu, který si žadatel sám určil, doložil všechny podklady, které zákon o civilním letectví vyžaduje. Jak je však z žádosti zřejmé, žadatel nežádá o provozování letiště Příbram tak, jak je provozováno nyní, nýbrž o provozování zcela nového letiště, které by se nacházelo částečně v místech, kde se letiště Příbram již nachází, a částečně v místech, kde v současnosti letiště Příbram není. Fakticky tak žadatel žádá o provozování letiště Příbram v jiném rozsahu, než je provozováno nyní.

Jak již však bylo řečeno výše, řízení o povolení k provozování letiště nemůže dle dikce zákona směřovat ke změně parametrů letiště, má sloužit toliko ke stanovení či případné změně osoby, která letiště v již daných parametrech provozuje. Zákon o civilním letectví v § 27 a násl. nikde nestanoví, že by v rozhodnutí o povolení provozovat letiště měl zaznít výrok o tom, v jakém rozsahu má být letiště provozováno, z čehož lze dovodit, že právní úprava předvídá, že se v řízení o povolení provozovat letiště operuje s letištěm „tak, jak stojí a leží“. Úřad tak v řízení nejprve musel určit, jak ve skutečnosti letiště Příbram v současnosti „stojí a leží“, s ohledem na to, jak zákon o civilním letectví letiště definuje, pro účely toho, zda je možno žadateli vyhovět.

Zákon o civilním letectví definuje ve svém § 2 odst. 7 letiště jako *územně vymezenou a vhodným způsobem upravenou plochu včetně souboru leteckých staveb a zařízení letiště, trvale určenou ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím*. Z této definice vyplývá, že letiště je určitým souborem věcí (nikoliv však zpravidla věcí hromadnou ve smyslu § 501 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „OZ“), protože není jednolitým celkem a zpravidla nenáleží jedné osobě) v reálném světě, tedy hmotných věcí, konkrétně:

- a) ploch (pozemků), a
- b) leteckých staveb (pokud jsou samostatnými předměty odlišnými od pozemků),
které jsou:
 - územně vymezeny,
 - vhodným způsobem upraveny, a zároveň
 - trvale určeny ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím.

Aby tak určitá plocha, resp. stavba, byla v souhrnu letišťem, musí být naplněna řada faktických a právních skutečností, které v souhrnu utvářejí letiště jako hmotný souborný objekt, který může co do svého rozsahu v čase podléhat změnám, ať už právním, či faktickým.

První podmínkou letiště je skutečnost, aby plocha, resp. letecká stavba, byla územně vymezena. Územní vymezení letiště Úřad vykládá tak, že dané plochy či stavby jsou v rámci územního plánování (ve smyslu § 38 a násl. zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nový stavební zákon“)) určitých způsobem definovány buď konkrétně jako letiště či jeho součást, či jiným vhodným způsobem. Určení pozemku či stavby jako součásti letiště vychází z nástrojů územního plánování v rámci stavebního zákona. Dle současné právní úpravy se jedná o nástroje vyjmenované v § 61 nového stavebního zákona, v minulosti se mohlo jednat typicky o územní rozhodnutí dle § 76 a násl. zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, anebo dle § 32 a násl. zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Skutečnost, že určitý pozemek či stavba je výše uvedeným způsobem určena jako letiště (potažmo určena jiným způsobem jako plocha či stavba pro pohyby letadel či i jen pro „jinou“ dopravu obecně) je základním východiskem a podmínkou tzv. *sine qua non*, tedy bez které nelze o tom, že by určitá plocha či stavba byla letišťem, vůbec uvažovat.

Pakliže je pozemek či stavba výše uvedeným způsobem územně vymezena, neznámá to však, že se takový objekt stává letišťem automaticky. Musí k němu totiž přistoupit naplnění dalších dvou, tentokrát již faktických, nikoliv právních, podmínek, a sice vhodná úprava pozemku či stavby, a „trvalé určení“ takové plochy či stavby ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím.

První takovou podmínkou je vhodná úprava. Byť se jedná v tomto ohledu o neurčitý právní pojem, lze dojít alespoň k závěru, že musí jít zřejmě o vhodnou úpravu plochy, resp. stavby, ve stavebním smyslu, tzn. například zpevnění drah či pojezdových ploch či alespoň jejich zastřižení u drah travnatých, opatření vhodným značením, případně zabezpečením v podobě plotů, stanovištěm navigační či obdobné služby apod., a to tak, aby objekt mohl být užíván k pohybu letadel. V podobném duchu je stanovena i druhá podmínka „trvalého určení“ ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím, kdy z této podmínky by mělo zejména plynout, že se nejedná o plochu pouze dočasně upravenou pro jednorázové využití k létání, ale že smyslem objektu je jeho trvalé určení (takřka výhradně) k pohybům letadel.

Teprve pakliže určité pozemky a stavby naplní veškerá výše uvedená kritéria a tvoří v souhrnu jednolitý celek, pak se taková plocha stává letišťem. Současná právní úprava

však nepředvídá žádný správní či jiný vrchnostenský akt, který by explicitně určil letiště jako takové. Relativně nejbliže k tomu mají územní rozhodnutí k letištním pozemkům a kolaudační rozhodnutí k leteckým stavbám, které letiště tvoří. Dalším vodítkem k tomu, *co je reálně letištěm*, může být rozhodnutí Úřadu o stanovení druhu letiště dle § 25 zákona o civilním letectví, ačkoliv toto většinou již, podobně jako rozhodnutí v řízeních o povolení provozovat letiště, pouze vychází z daného stavu, a zpravidla již letiště blíže než názvem a případným schématem či nákresem neurčuje.

Pro Úřad nejbližším vodítkem ohledně toho, kde se příslušné letiště nachází a v jakém rozsahu, stanovuje Evidence letišť, vedená Úřadem na základě § 25a zákona o civilním letectví. Byť tato evidence má pouze, jak její název napovídá a jak dovozuje i judikatura¹, evidenční, nikoliv konstitutivní význam, je přibližným odrazem toho, kde a v jakém rozsahu příslušné letiště je situováno. V evidenci letišť se totiž dle § 25a odst. 2 písm. d) zapisují letištní pozemky, které jsou stěžejními objekty, které rozsah letiště vytváří.

Zákon o civilním letectví totiž letištní pozemek v § 2 odst. 8 letištní pozemek definuje jako *jakýkoli pozemek, na němž se nachází letiště, nebo jeho část*. Status letištního pozemku získává tedy daný pozemek tím, že se z něj (či z jeho části) stane letiště ve smyslu § 2 odst. 7 zákona o civilním letectví, tedy že naplní jeho utvářecí kritéria popsána v odstavcích výše. Na základě této právní úpravy tak vzniká pravidlo, že letiště se nachází vždy na letištních pozemcích, a pokud tomu tak není, nejde o letiště. Zároveň však neplatí, že celý letištní pozemek tvoří letiště, protože letiště se může nacházet i na jen velmi malé části určitého letištního pozemku. Mezi letištěm a letištními pozemky tak není rovnítko, letiště lze považovat za podmnožinu letištních pozemků.

Úřad na základě faktického rozsahu letiště, informací od jeho provozovatele, anebo na základě vlastního šetření, letištní pozemky v evidenci letišť průběžně zaznamenává. V současnosti tak Úřad letiště Příbram eviduje [takto](#). Sice, jak již bylo zmíněno výše, nemá evidence letišť konstitutivní povahu, není veřejným seznamem a údaje v něm uvedené tak nejsou závazné, a slouží jen jako podpůrný zdroj informací, nicméně to nemusí znamenat, že jde o zdroj irelevantní.

Úřad totiž z vlastní úřední činnosti má za to, že současné vymezení letiště Příbram co do letištních pozemků vedené v evidenci letišť je minimálně v základních konturách přesné. Ačkoliv Úřad připouští, že některé pozemky mohly v průběhu času status letištního pozemku pozbyť, a jiné jej naopak nabýt, podstatné je pro účely řízení to, že oproti žádosti žadatele je rozsah letiště co do letištních pozemků (potažmo objektů) zásadně odlišný, a to tak, že oproti současnému rozsahu letiště žadatel předpokládá letiště kompletně posunout, čímž se žadatel zřejmě pokouší, vzhledem k tomu, že, jak sám v průběhu řízení uvedl, není schopen získat souhlas příslušných vlastníků pozemků a leteckých staveb, vyhnout povinnosti být vlastníkem či alespoň disponovat souhlasem k provozování letiště na současně užívaných pozemcích.

Jak již však bylo řečeno v úvodu, řízení o povolení provozovat letiště nepředpokládá změnu rozsahu provozování letiště. Byť tedy žadatel může (a také tak činí) ve své žádosti jako svůj avizovaný rozsah provozování letiště uvést jiné pozemky, než jsou provozovány

¹ Např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci 22 Cdo 1022/2014

v současnosti, avšak stále letištní pozemky letiště Příbram, není možné žádosti vyhovět, pokud neuvede pozemky a letištní stavby (vč. doložení vlastnictví či jiného právního vztahu k nim) k celému letišti, tedy k 100% letišti tak, jak v současnosti naplňuje kritéria § 2 odst. 7 zákona o civilním letectví. V jakém rozsahu by případně žadatel letiště následně provozoval, není pro toto řízení podstatné, podstatné je, aby doložil vlastnictví či jiný právní vztah, potažmo souhlas k celému letišti, bez ohledu na to, jak velkou část z něj by následně reálně využíval.

Ustanovení § 30 odst. 2 písm. c) zákona o civilním letectví totiž jako jeden z nezbytných dokladů pro vyhovění žádosti o provozování letiště stanoví doklad, který osvědčuje, že žadatel je vlastníkem letiště nebo že má jiný právní vztah k letišti, a dokladem osvědčujícím souhlas vlastníka letiště s provozováním letiště, není-li vlastníkem současně provozovatelem letiště. Tento doklad (resp. zpravidla množství dokladů, protože se musí vztahovat ke všem letištním pozemkům a stavbám) je pro vyhovění žádosti nezbytný, a jak je dovozeno i judikaturou², nepřekročitelný. Požadavek daného ustanovení je natolik rigidní, že i když podá žádost o provozování letiště privilegovaný žadatel, vlastníci ve smyslu § 27 odst. 3 zákona o civilním letectví nadpoloviční většinu výměry letištních pozemků, neznámá to, že by nemusel dokládat vlastnictví, potažmo souhlas k provozování, i k jejich zbytku. § 27 odst. 3 zákona o civilním letectví totiž vytváří pouze pravidlo priority v případě souběhu vícero žadatelů či konkurence současného a nového žadatele, ovšem pouze v situaci, kdy žadatel klasicky splní všechny podmínky pro vydání povolení dle § 27 a násl. zákona o civilním letectví, vč. nezbytných podkladů dle § 30 odst. 2 písm. c) téhož zákona. Úřad pak znovu opakuje, že toto doložení se musí vztahovat k současnému a skutečnému rozsahu letiště, tak, jak je upraveno územně a fakticky dle § 2 odst. 7 zákona o civilním letectví.

Závazné rozhodnutí o tom, zda určitá plocha (území), stavba či zařízení je součástí letiště ve smyslu § 2 odst. 7 zákona o civilním letectví může vzhledem k absenci právně závazné veřejnoprávní evidence a relativní neurčitosti dalších utvářecích kritérií učinit dle názoru Úřadu pouze příslušný soud. Lze však očekávat, že i rozhodnutí soudu ve věci určení v tomto smyslu nemusí být definitivní, protože rozsah letiště není dán pouze formální právní skutečností, ale i materiálně skutečnou podobou upravené plochy, staveb a zařízení, které se nachází na území, které je k tomu územně vymezeno.

V současnosti však Úřad dochází k závěru, že z žádosti v porovnání se skutečnou podobou letiště Příbram vyplývá zcela beze sporu, že žadatel nedoložil ve smyslu § 30 odst. 2 písm. c) zákona o civilním letectví vlastnictví, resp. souhlas k provozování k celému letišti Příbram už jen proto, že nedoložil vlastnictví či souhlas k současně provozovanému rozsahu letiště.

Pokud by mělo být uvažováno nad tím, který subjekt je, vzhledem k tomu, že rozsah letiště se může měnit, reálně schopen rozsah letiště změnit, pak dle Úřadu půjde spíše o (současného) provozovatele letiště, který jako jediný je oprávněn s letištem disponovat, upravovat a měnit např. délku dráhy, rozsah letištních staveb a podobně. V tomto ohledu sice Úřad důrazně upozorňuje na to, že to provozovatele nijak neopravňuje k tomu letiště nepřiměřeně zmenšovat či jej dokonce zcela fakticky zlikvidovat, když provozování letiště je závazek, na kterém je veřejný zájem (s odkazem na § 25b odst. 1 zákona o civilním

² Zejm. rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 6 As 219/2017-245

letectví, ze kterého lze dovodit, že vlastník letiště má povinnost provozování letiště zajistit). Nelze však připustit, aby se rozsah letiště mohl měnit rozhodnutím Úřadu o povolení k provozování letiště, a to nejenom proto, že to zákon nepředpokládá, ale také proto, že by tím byla zcela popřena právní jistota současného provozovatele letiště, který by měl mít vždy jistotu, že pakliže plní všechny zákonné požadavky pro provozování letiště, nebude o toto provozování připraven, ledaže by se objevil jiný subjekt, který získá k letišti (k jeho 100%) vlastnictví či souhlas k jeho provozování a na základě pravidla přednosti upraveného v § 27 odst. 3 zákona o civilním letectví by měl na provozování letiště silnější právo než provozovatel současný.

Na to konto Úřad pro úplnost uvádí, že si je vědom toho, že současný provozovatel má s žadatelem majetkoprávní spory ohledně užívání vzletové a přistávací dráhy letiště Příbram bez právního titulu, potažmo ohledně náhrady za toto užívání, nicméně tyto jsou soukromoprávního charakteru a dle Úřadu by neměly nijak průběh tohoto řízení ovlivnit. Zejména proto, že případná ztráta právního titulu (např. souhlasu vlastníka) k užívání letiště či jeho části není pro Úřad automaticky důvodem pro zrušení povolení k provozování letiště současnému provozovateli. Případná ztráta předpokladů pro vydání povolení ve smyslu § 34 odst. 1 zákona o civilním letectví, která by odůvodnila zrušení povolení současnému provozovateli ze strany Úřadu, se váže totiž k předpokladům dle § 27 zákona o civilním letectví, nikoliv k formálním předpokladům žádosti dle § 30 zákona o civilním letectví. Úřad má tedy za to, že současný nedostatek právního titulu k užívání vzletové a přistávací dráhy letiště může odůvodnit případný nárok na náhradu škody, bez dalšího by však nemělo znamenat potřebu vydávat rozhodnutí o zrušení povolení provozovat letiště (k tomu by Úřad přistoupil spíše až v případě, kdy by provozovatel objektivně ztratil schopnost vzletovou a přistávací dráhu užívat a tedy na ní letiště provozovat).

U letišť tzv. historicky provozovaných totiž zákon předpokládá, že se v průběhu času mohou vlastnictví či jiné právní vztahy k letištním pozemkům a stavbám měnit a že souhlas, který vlastník např. původní vlastník letištního pozemku či stavby provozovateli letiště předtím, než letiště začal provozovat, může časem začít absentovat, nicméně to nemusí automaticky znamenat ztrátu schopnosti provozovatele letiště provozovat. Primárním nástrojem, jak si může provozovatel letiště své provozování udržet (s ohledem na to, že letiště lze provozovat jen na těch pozemcích, ke kterým má provozovatel nějaký soukromoprávní titul³), je zřízení věcného břemene provozování letiště ve smyslu § 30a zákona o civilním letectví, kterým může v případě převažujícího veřejného zájmu na provozování letiště nad zachováním práv vlastníka s letištním pozemkem volně disponovat dosáhnout možnosti užívat i bez souhlasu jeho vlastníka. Je sice pravdou, že toto ustanovení se vztahuje pouze na letištní pozemky, nikoliv stavby (např. vzletové a přistávací dráhy na letišti jako samostatné nemovité věci, což je případ letiště Příbram), nicméně Úřad má za to, že tuto mezeru v zákoně by mohl v konečném důsledku v případě sporu opět vyplnit příslušný soud. Pokud by současný provozovatel letiště nebyl schopen nijak věcné břemeno ke vzletové a přistávací dráze ve svůj prospěch získat, lze očekávat, že by své provozování musel ukončit a místo něj by mohl výhledově provozování letiště získat žadatel. Vyřešení tohoto soukromoprávního sporu však nemůže nyní řešit Úřad v rámci tohoto řízení, účastníci řízení se svých práv musí domáhat jiným způsobem, který Úřad nechce dále předjímat.

³ Viz např. rozhodnutí Nejvyššího soudu ve věci 22 Cdo 3447/2013.

Závěrem Úřad považuje za potřebné doplnit, že i kdyby současný provozovatel letiště Příbram povolení k provozování letiště pozbyl, tato skutečnost by žadateli co do potřebných podmínek žádosti zřejmě nepomohla. I nadále by totiž platilo, že v případě zájmu na jeho provozování letiště Příbram musí doložit vlastnictví či jiný právní vztah, resp. souhlas k letišti jako celku.

Shrnuto tak Úřad došel k závěru, že žadateli v současnosti nelze vyhovět a nezbyvá, než jeho žádost zamítnout.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat odvolání podle ustanovení § 81 až § 83 správního řádu, a to do 15 dnů od jeho oznámení, k Ministerstvu dopravy prostřednictvím podání učiněného u Úřadu pro civilní letectví. Podané odvolání má podle ustanovení § 62 odst. 5 správního řádu odkladný účinek.


Lhůta pro podání odvolání se počítá ode dne následujícího po doručení písemného vyhotovení usnesení, nejpozději však po uplynutí desátého dne ode dne, kdy bylo nedoručené a uložené usnesení připraveno k vyzvednutí. V případě doručení do datové schránky se lhůta pro podání odvolání počítá ode dne následujícího po doručení usnesení do datové schránky, nejpozději však po uplynutí desátého dne od okamžiku, kdy bylo usnesení dodáno do datové schránky adresáta.

Praha 12. dubna 2024


Ing. Lenka Javůrková
Vedoucí oddělení letišť

Rozdělovník

- Výtisk č. 1: 

- Výtisk č. 2: 

- Výtisk č. 3: 