



Č. j./Sp. zn./Typ  
MD-4433/2024-220/7  
MD/4433/2024/220

## ROZHODNUTÍ

**Ministerstvo dopravy – Odbor civilního letectví** jako věcně a místně příslušný správní orgán dle ustanovení § 88 odst. 2 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“),

### rozhodlo

dle ustanovení § 90 odst. 1 písm. b) a písm. c) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), ve spojení s § 54n a § 54o zákona o civilním letectví a čl. 16 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění (dále jen „nařízení (EU) 2019/947“),

ve věci **o odvolání**, které podal Svaz modelářů České republiky z.s., IČ 005 39 350, sídlem U Pergamenky 1511/3, 170 00 Praha 7 - Holešovice (dále jen „Odvolatel“ nebo „Svaz modelářů České republiky z.s.“ nebo také „SMČR“),

**proti rozhodnutí** Úřadu pro civilní letectví (dále též jen „ÚCL“) sp. zn. 5314-23-701, č.j. 14368-23-701, ze dne 20.12. 2023, ve kterém ÚCL rozhodl o vydání *oprávnění k provozu bezpilotních systémů v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů* (dále též „Rozhodnutí ÚCL“)

### takto:

#### I. V níže uvedeném rozsahu se Rozhodnutí ÚCL mění tak, že část výroku nově zní:

- A. Svazu modelářů České republiky z.s. se uděluje oprávnění k provádění rekreačních, sportovních nebo soutěžních letů anebo veřejných leteckých vystoupení (dále jen "Oprávnění spolku") ve smyslu výše citovaných ustanovení zákona, a to v rozsahu a za podmínek stanovených v souladu s částí I.B a částí II. výroku tohoto rozhodnutí.
- B. Do doby nabytí právní moci rozhodnutí Úřadu pro civilní letectví ve smyslu bodu II. výroku tohoto rozhodnutí se za podmínky, za kterých lze provádět provoz bezpilotních systémů v rámci Oprávnění spolku, považuje soubor podmínek existující pro předchozí období při uplatnění „*Prováděcího opatření k provozu bezpilotních systémů v rámci modelářských klubů v období od 1. ledna 2023 do 31. prosince 2023*“, vydaného Úřadem pro civilní

letectví dne 30. 12. 2022 pod čj. 13 036-22-701. Toto ustanovení bodu I.B se po nabytí právní moci rozhodnutí Úřadu pro civilní letectví ve smyslu bodu II. nadále neuplatní.

- II. Ve zbylém rozsahu se věc vrací Úřadu pro civilní letectví k novému projednání a rozhodnutí, včetně doplnění konkrétních podmínek, za kterých lze provádět provoz bezpilotních systémů v rámci Oprávnění spolku, a to při zohlednění právního názoru odvolacího orgánu uvedeného v odůvodnění tohoto rozhodnutí.**

## Odůvodnění

i.

Ke skutkovému stavu lze shrnout následující:

Dne 15. 5. 2023 obdržel ÚCL žádost SMČR o oprávnění k provozu bezpilotních systémů v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů (dále „Žádost SMČR“), a to ve formě formuláře, publikovaného k tomu ÚCL, a příloh.

Rozhodnutím z 6. 6. 2023 ÚCL přerušil řízení za účelem obdržení doplňujících informací od žadatele k Žádosti SMČR. V dalších měsících následovala podání SMČR zahrnující žádosti o prodloužení termínů, žádosti o obnovení řízení a samotné doplnění podkladů.

Svým výše specifikovaným rozhodnutím ze dne 20. 12. 2023 ÚCL rozhodl o vydání „Oprávnění k provozu bezpilotních systémů v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů“. Rozhodnutí ÚCL stanoví, že *opravňuje členy spolku k provozu bezpilotního systému v rámci spolku leteckých modelářů ve specifické kategorii provozu podle čl. 5 nařízení (EU) 2019/947. Následuje tabulka nadepsaná „Provozní scénář“ obsahující popis v rámci položek nadepsaných „schválené místo provozu, maximální výška provozu, provozní podmínky“ nebo „požadavky na člena spolku“.*

Rozhodnutí ÚCL dále ukládá SMČR povinnost zpracovat a (i) předložit ÚCL nejpozději do 31. 3. 2024 dokumentaci provozu těch oblastí regulace přímo použitelného předpisu EU upravujícího provoz bezpilotních letadel, od nichž se žadatel odchyluje, a to s odkazem na nahrazení analýzy rizik dle čl. 11 nařízení (EU) 2019/947, a (ii) předložil ÚCL ke schválení místa provozů, ve kterých provádí svou činnost. Rozhodnutí ÚCL řeší též otázku zprostředkování registrace členů. Rozhodnutí ÚCL je vydáno s platností na dobu určitou do 31. 12. 2024.

Rozhodnutí ÚCL je přitom stručně odůvodněno, když mj. poukazuje na původní požadavek SMČR na plošné využívání vzdušného prostoru ČR, s tím, že je dle ÚCL z dostupných podkladů zcela nemožné získat jasnou představu o spektru řešených provozních scénářů, respektive posoudit řešení rizik provozu. Ze strany SMČR původně navržený provoz podle ÚCL výrazně přesahuje standardní hranici otevřené kategorie provozu a je tak z hlediska ÚCL neuchopitelný, neřešitelný a neobhajitelný. Tím ÚCL odůvodňuje, proč v Rozhodnutí ÚCL přistoupil ke konkretizaci *typického provozního scénáře ve smyslu čl. 11 nařízení (EU) 2019/947 a požaduje hledat odpovídající řešení formou identifikace provozu v kombinaci s výškou provozu.*

## ii.

SMČR podal odvolání ze dne 10. 1. 2024 (odvolacímu orgánu postoupeno dne 31. 1. 2024, dále též „Odvolání“), ve kterém napadá „části rozhodnutí“ ÚCL a postup ÚCL. Odvoláním přitom SMČR výslovně napadá následující části Rozhodnutí ÚCL: použití termínu provozní scénář, výslovné nezahrnutí FPV provozu, zúžení místa provozu pouze na plochy provozované ke dni 31. 12. 2023, části tabulky označené jako třetí bod části „provozní podmínky“ a „požadavky na člena spolku“, povinnosti uložené v závěru výroku rozhodnutí (textem tučně) a časové omezení platnosti rozhodnutí. Dle Odvolatele nicméně není v jeho zájmu zrušení celého Rozhodnutí ÚCL, a to v kontextu konsekvencí plynoucích pro činnost SMČR z platné právní úpravy. SMČR k tomu dále tvrdí zejména následující důvody svého odvolání:

- ÚCL vyhověl žádosti pouze částečně, část stížnosti fakticky zamítl a o části nerozhodl vůbec;
- Použití pojmu „provozní scénář“ ve výroku Rozhodnutí ÚCL je nesprávné, a mělo by být užito pojmu „podmínky“;
- ÚCL použitý koncept „schválených míst provozu“ je nesprávný, rovná se faktickému částečnému zamítnutí žádosti, není v souladu s účelem nařízením (EU) 2019/947, a to ani v kontextu jeho čl. 15, omezuje rozvoj činnosti SMČR a současně je nadbytečný v kontextu plošného omezení max. výšky letu na 300 m (AGL);
- ÚCL stanovená podmínka provozu spočívající v prioritě určitého provozu bezpilotních systémů odlišného od provozu v rámci SMČR, je pro SMČR nesplnitelná;
- Jako nejvíce problematický označuje SMČR stanovení požadavků na člena spolku ve vztahu k minimálnímu věku pilota. Zatímco SMČR požadoval věk 10 let, v rozhodnutí je fakticky stanoveno na 16 let, respektive pro mladší vždy podmíněno souhlasem odpovědné osoby i dohledem dálkově řídicího pilota staršího 16 let naplňujícího další legislativní požadavky. Z toho SMČR dovozuje, že jde o podmínku fakticky přísnější než standardní úprava pro dálkově řídicí piloty dle práva EU. SMČR namítá důsledek v podobě značného ztížení dosavadního modelu fungování SMČR při práci z mládeží, na kterém je přitom mimořádně silný veřejný zájem. ÚCL tím vybočil z mezí pro správní uvážení;
- Nesprávné a nepodložené zákonem byly požadavky ÚCL na zpracování a předložení odchylek od regulace stanovené právem EU, a to i v kontextu neaplikovatelnosti čl. 11 a 12 nařízení (EU) 2019/947 na provoz v rámci oprávnění dle č. 16 nařízení (EU) 2019/947.
- ÚCL nesprávně stanovil oprávnění dle čl. 16 nařízení (EU) 2019/947 na dobu určitou, když to není zákonem ani právem EU výslovně předvídáno;
- ÚCL nevyužil možnosti vyzvat SMČR k doplnění žádosti a podkladů k ní, pokud by je považoval za neúplné nebo nedostatečné;
- Rozhodnutí ÚCL není v klíčových částech řádně odůvodněno, trpí řadou právních vad a tudíž je v tomto rozsahu nezákonné a nepřezkoumatelné.

Odvolatel proto navrhuje zrušení napadených částí rozhodnutí a vrácení věci ÚCL ve smyslu § 90 odst. 1 písm. b) správního řádu doplněné závazným právním názorem odvolacího orgánu. Dále SMČR žádá o uplatnění opatření proti nečinnosti ÚCL.

## iii.

ÚCL v reakci na to ve svém stanovisku ze dne 30. 1. 2024 k Odvolání uvádí zejména následující hlediska a argumenty:

- Podání Odvolání mělo za následek, že Rozhodnutí ÚCL nenabývalo právní moci v celém rozsahu, neboť napadené části výroku rozhodnutí tvoří se zbytkem nedílný celek, nejsou

tak naplněny podmínky § 82 odst. 3 správního řádu. Opačný výklad by přitom vedl k věcně neakceptovatelným důsledkům;

- SMČR nebyl schopen navzdory žádostem ÚCL doložit k žádosti relevantní dokumentaci a její dopad na úroveň bezpečnosti provozu bezpilotních systémů v rámci SMČR;
- Zájem nad pokračováním činnosti SMČR nepřevyšuje zájem nad bezpečností provozu;
- ÚCL po SMČR legitimně požadoval doložení provozních rizik v kontextu čl. 11 a 12 nařízení (EU) 2019/947;
- Užití pojmu provozní scénář nebylo nesprávné a provoz FPV (s pozorovatelem) byl zahrnut implicitně v provozu VLOS;
- Ve vztahu k územnímu vymezení provozu se ÚCL odvolává na svou zavedenou praxi k čl. 16 nařízení (EU) 2019/947 a ÚCL zvolené řešení chápe jako generickou konkretizaci ve vztahu k fakticky provozovaným plochám, což považuje za de facto vyhovění SMČR v kontextu toho, že ten konkrétněji nedoložil vymezení míst svého provozu v rámci oprávnění. ÚCL současně nesouhlasí, že by nařízení (EU) 2019/947 neumožňovalo omezit „modelářský provoz“ na určité plochy, zejména v kontextu, kdy žadatel nepředloží dostatečně „robustní“ posouzení rizik pro plošné oprávnění k provozu v rámci České republiky;
- Ve vztahu k minimálnímu věku pilota považuje ÚCL původně navržený limit 10 let bez dalšího za nepřijatelně riskantní, a to i v kontextu absence obecného posouzení rizik. Odkazuje nicméně na podklady a řešení vzájemně projednané se SMČR v lednu 2024, se kterými v této fázi řízení obsahově souhlasí a je připraven je takto schválit, respektive začlenit do rozhodnutí;
- ÚCL se vyjadřuje k průběhu a návaznosti jednotlivých kroků ÚCL a SMČR v rámci správního řízení, a to i z hlediska jeho délky a načasování a s tím souvisejících možných negativních dopadů na SMČR;
- ÚCL dále předkládá argumenty pro možnost vydání Rozhodnutí ÚCL pouze na dobu určitou, a dále i možnost přistoupit k navazujícím změnám rozhodnutí z moci úřední;

ÚCL proto navrhuje, aby Odvolání bylo zamítnuto a Rozhodnutí ÚCL potvrzeno v celém rozsahu.

iv.

SMČR ve svém následném vyjádření ke stanovisku ÚCL ze 12. 2. 2024 navázal na svoji předchozí argumentaci a vyjádřil se mj. ke svému postupu a aktivitě v řízení nebo použitelnosti § 82 odst. 3 správního řádu. Poukazuje přitom mj. na rozpor v tvrzení ÚCL ohledně (ne)úplnosti žádosti SMČR a jejích příloh. SMČR trvá na návrzích uvedených v Odvolání a dále požaduje řešení provozu v rámci SMČR v mezidobí.

v.

Dne 21. 2. 2024 proběhlo v rámci odvolacího řízení ústní jednání za účasti zástupců SMČR, v rámci kterého byly blíže projednány otázky a stanoviska týkající se zejména několika klíčových oblastí obsahu navrhovaných pravidel spolku a parametrů Oprávnění spolku.

vi.

Z právních předpisů a norem rozhodných pro posouzení věci a k jejich výkladu je vhodné uvést následující:

Podle § 2 správního řádu *správní orgán postupuje v souladu se zákony a ostatními právními*

*předpisy (...) a uplatňuje svou pravomoc pouze k těm účelům, k nimž mu byla zákonem nebo na základě zákona svěřena, a v rozsahu, v jakém mu byla svěřena.*

Podle § 68 správního řádu rozhodnutí obsahuje mj. výrokovou část a odůvodnění. Ve výrokové části se uvede zejména řešení otázky, která je předmětem řízení a právní ustanovení, podle nichž bylo rozhodováno. Výroková část rozhodnutí může obsahovat jeden nebo více výroků; výrok může obsahovat vedlejší ustanovení. V odůvodnění se uvedou důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ve svém bodu preambule č. 34 deklaruje, že *modely letadel se pro účely tohoto nařízení považují za bezpilotní letadla a používají se především k volnočasovým aktivitám. Akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty týkající se bezpilotních letadel přijaté na základě tohoto nařízení by měly zohledňovat skutečnost, že tyto modely letadel doposud měly dobrou bilanci z hlediska bezpečnosti, a to zejména modely provozované členy sdružení nebo klubů leteckých modelářů, které pro tyto aktivity vypracovaly specifické kodexy chování. Komise by dále měla při přijímání těchto aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů zohlednit bezproblémový přechod z různých vnitrostátních systémů k novému unijnímu regulačnímu rámci tak, aby mohly být modely letadel nadále provozovány stávajícím způsobem, stejně jako by měla zohledňovat i stávající osvědčené postupy v členských státech.*<sup>1</sup>

Článek 16 nařízení (EU) 2019/947 (*Provoz bezpilotních systémů v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů*) stanoví, že:

1. *Na žádost klubu nebo sdružení leteckých modelářů může příslušný úřad vydat oprávnění k provozu bezpilotních systémů v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů.*

2. *Oprávnění podle odstavce 1 se vydá:*

a) *buď v souladu s příslušnými vnitrostátními předpisy,*

b) *nebo v souladu se zavedenými postupy, organizační strukturou a systémem řízení klubu nebo sdružení leteckých modelářů, přičemž:*

i) *dálkově řídicí piloti provádějící provoz v rámci klubů nebo sdružení leteckých modelářů jsou informováni o podmínkách a omezeních stanovených v oprávnění vydaném příslušným úřadem; (...)*

3. *Oprávnění podle odstavce 1 stanoví podmínky, za nichž lze provádět provoz v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů, a je omezeno na území členského státu, ve kterém bylo vydáno.*

§ 54n zákona o civilním letectví (*Provozování a řízení bezpilotních systémů v rámci spolku*) stanoví, že *bezpilotní systém může provozovat nebo řídit člen spolku, jde-li o spolek, jemuž bylo uděleno oprávnění k provádění rekreačních, sportovních nebo soutěžních letů anebo veřejných leteckých vystoupení (dále jen "oprávnění spolku"). Provozovat bezpilotní systém může rovněž (přímo) spolek, jemuž bylo uděleno oprávnění spolku (dále jen "oprávněný spolek").*

§ 54o zákona o civilním letectví (*Oprávnění spolku*) v odst. 1 stanoví, že *Úřad udělí oprávnění spolku na žádost spolku, pokud jsou naplněny organizační, personální a další požadavky uvedené v písm. a) až e) a dále požadavek vedený v písm. f), tedy že spolek má vnitřní organizační strukturu, systém vnitřní kontroly a pravidla, které zajišťují bezpečné provozování a řízení bezpilotních systémů z hlediska (mj.)*

1. *ochrany života, zdraví, majetku a soukromí osob, ochrany civilního letectví před protiprávními činy a ochrany životního prostředí a*

2. *plnění podmínek stanovených nařízením (EU) 2019/947, od nichž se žadatel nehodlá*

<sup>1</sup> Text *preambule* nařízení EU má nenormativní povahu. Neobsahuje tedy právní normy přímo závazné pro adresáty daného nařízení EU, ale v tomto případě primárně o vodítka pro unijní instituce, jak mají postupovat v rámci další legislativní činnosti, což se promítlo právě např. do podoby navazujícího ustanovení č. 16 nařízení (EU) 2019/947. Text *preambule* nařízení EU může být nicméně i tak určitým interpretačním vodítkem pokud jde o účel platné právní úpravy.

*odchýlit (...) [dále též jen „Pravidla spolku].*

§ 54o zákona o civilním letectví v odst. 2 stanoví, že v žádosti (o oprávnění spolku) *musí být vedle obecných náležitostí podání vymezeny podmínky stanovené nařízením komise (EU) 2019/947, od nichž se žadatel hodlá odchýlit, a podmínky, které se uplatní namísto nich. K žádosti o udělení oprávnění spolku musí být přiloženy doklady prokazující splnění každé z podmínek uvedených v odstavci 1.*

§ 54o zákona o civilním letectví v odst. 4 stanoví, že *oprávněný spolek upraví pravidla zajišťující bezpečné provozování a řízení bezpilotních systémů z hledisek uvedených v odstavci 1 písm. f) tak, aby byla v souladu s podmínkami stanovenými v oprávnění spolku. Do doby úpravy pravidel spolku nesmí člen oprávněného spolku, oprávněný spolek ani účastník mezinárodní akce provozovat nebo řídit bezpilotní systém. (...)*

§ 54o zákona o civilním letectví v odst. 7 dále stanoví, že *přestal-li oprávněný spolek splňovat podmínky pro udělení oprávnění spolku nebo porušil-li závažným způsobem povinnost stanovenou tímto zákonem anebo podmínku stanovenou v oprávnění spolku, Úřad podle povahy a rozsahu zjištěných nedostatků oprávnění spolku omezí nebo odejme. Omezení oprávnění spolku se provede omezením účelu nebo způsobu provozování bezpilotních systémů anebo omezením části vzdušného prostoru České republiky, kterou lze pro létání bezpilotních letadel užívat.*

Je vhodné poznamenat, že ustanovení § 54n a § 54o zákona o civilním letectví nabyly účinnosti s příslušnou novelou zákona k 1. 1. 2023, přičemž fakticky byla poprvé aplikována ÚCL na konkrétní případy v druhé polovině roku 2023. Jde tedy o relativně novou právní úpravu a novou koncepci, jakkoli věcně navazující na dlouhodobě prakticky existující „modelářský provoz“, kde prozatím nelze vycházet z dlouhodobě zavedené konstantní správní praxe. A to tím spíše, že relativně nová a postupně „progresivněji“ implementovaná je i právní úprava pro další bezpilotní systémy obecně.

vii.

Ve výše uvedeném kontextu Ministerstvo dopravy – Odbor civilního letectví dospělo k dále uvedeným závěrům.

Z hlediska zákonnosti Rozhodnutí ÚCL lze nejprve obecně uvést následující. ÚCL měl v daném řízení o žádosti aplikovat výše citovaná ustanovení právních předpisů na zjištěný skutkový stav. ÚCL tak měl zejména posoudit naplnění jednotlivých kritérií § 54o zákona o civilním letectví při zachování smyslu úpravy plynoucí i přímo z čl. 16 nařízení (EU) 2019/947 a obecněji práva EU, měl se přitom dostatečně držet terminologie daných ustanovení právních předpisů a měl v souladu s požadavky zákona řádně odůvodnit své rozhodnutí. ÚCL přitom mohl využít zákonem mu poskytnutý prostor pro správní uvážení, tedy zejména posoudit splnění kritéria celkové bezpečnosti provozu, ovšem měl ho uplatnit právě v rámci výše zmíněného postupu a navíc tak, aby bylo možné přezkoumat, že je založeno na relevantních a logických důvodech a že nevybočilo ze zákonných mezí. Tímto způsobem měl ÚCL zejména dospět k rozhodnutí (i) zda se SMČR uděluje či neuděluje oprávnění spolku (neboli terminologií zákona *oprávnění k provádění rekreačních, sportovních nebo soutěžních letů anebo veřejných leteckých vystoupení*, viz výše), dále (ii) jaké se stanoví podmínky provozu bezpilotních systémů v rámci Oprávnění spolku a zda (iii) je za účelem realizace takových podmínek namístež přistoupit k úpravě obsah Pravidel spolku, jak předpokládá zákon.

Tyto požadavky ÚCL celkově nenaplnil. V Rozhodnutí ÚCL nejsou vůbec citována ustanovení § 54n a §54o zákona o civilním letectví, ani není výslovně zkoumáno naplnění jejich požadavků. Jde přitom právě o platnou a účinnou zvláštní zákonnou úpravu, která se zcela zjevně na danou věc má aplikovat. ÚCL naopak v částech textu cituje a řeší naplnění požadavků čl. 11 a čl. 12 nařízení (EU) 2019/947. Ty ovšem řeší typ provozu bezpilotních systémů ve specifické kategorii formálně odlišný od provozu v rámci oprávnění spolku ve smyslu čl. 16 nařízení (EU) 2019/947, respektive § 54n a 54o zákona o civilním letectví (o možné obsahové souvislosti viz

níže). Z toho pak vyplynulo i užívání terminologie ze strany ÚCL, která se podstatně odchyľuje od příslušné terminologie zákona a práva EU. To ve svém důsledku snižuje srozumitelnost a přezkoumatelnost Rozhodnutí ÚCL. V tomto rozsahu tak lze dát zapravdu několika výše uvedeným odvolacím důvodům SMČR napadajícím zákonnost rozhodnutí. Odvolací orgán považuje zde uvedenou míru pochybení samu o sobě za dostatečně závažnou pro své rozhodnutí o změně části Rozhodnutí ÚCL a o vrácení věci prvoinstančnímu orgánu ve zbylém rozsahu.

## viii.

Pokud jde o další procesní aspekty průběhu řízení před prvoinstančním orgánem, včetně jednotlivých procesních kroků ÚCL, odvolací orgán i zde shledal určité dílčí nedostatky v řízení, jakkoli k celkové délce řízení a datu vydání rozhodnutí mohl svým dílem přispět i samotný přístup SMČR. Každopádně z hlediska celkového účelu řízení považuje odvolací orgán za legitimní, aby dosud zmíněné nedostatky Rozhodnutí ÚCL i jemu předcházejícího řízení, i v kontextu změn přechodných období platné regulace, nevedly ve svém důsledku k situaci, kdy členové SMČR budou dočasně nuceni neúčelně opakovaně přecházet mezi režimem provozu v rámci modelářského spolku ve smyslu čl. 16 nařízení (EU) 2019/947 (a tedy i § 54n a § 54o zákona o civilním letectví) a režimem otevřené nebo specifické kategorie provozu např. ve smyslu čl. 11 a 12 nařízení (EU) 2019/947. V tomto kontextu odvolací orgán přistoupil k přechodnému řešení v podobě ustanovení části I.A a I.B výroku tohoto rozhodnutí. Odvolací orgán přitom zdůrazňuje, že tuto část výroku samu o sobě je třeba chápat jako dočasné a přechodné řešení vycházející z platné právní úpravy v kontextu specifik daného řízení. Toto řešení na jedné straně bere v potaz dosavadní, byť zčásti jen implicitně formulovaná, zjištění ÚCL v řízení před orgánem prvního stupně v kombinaci s přístupem příslušných správních orgánů k provozu SMČR, jako spolku organizovaných leteckých modelářů v České republice, v období do konce roku 2023. Na druhé straně platí, že dlouhodobé řešení provozu SMČR založené na Oprávnění spolku za stávajících okolností musí být nezbytně doplněno podrobným vymezením podmínek provozu bezpilotních systémů ve smyslu bodu výroku II., jak je rozvedeno níže.

## ix.

Pro vypořádání zbylé části odvolacích důvodů Odvolatele, a též pro budoucí postup směřující k doplnění Oprávnění spolku ve smyslu části II. výroku tohoto rozhodnutí je klíčové zaměřit se na posouzení věcné správnosti závěrů obsažených v Rozhodnutí ÚCL a konkrétně na *podmínky, za nichž lze provádět provoz v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů* ve smyslu čl. 16 nařízení (EU) 2019/947, respektive na tomu odpovídající *pravidla (spolku), které zajišťují bezpečné provozování a řízení bezpilotních systémů ve smyslu § 54o odst. 1 písm. f) zákona o civilním letectví* (viz citace výše – dále jako „Podmínky provozu“). Tato část rozhodnutí má relevantní dopad jak na vlastní provoz SMČR, tak eventuálně i další uživatele vzdušného prostoru v České republice. Jedná se též o část právní úpravy dávající největší prostor pro správní uvážení ÚCL za předpokladů zmíněných výše. Nejprve je zde přitom vhodné vyjádřit se k několika souvisejícím obecnějším argumentům SMČR a ÚCL a následně i k jednotlivým konkrétnějším dílčím okruhům Podmínek provozu a Pravidel spolku.

Pokud jde o účel a formu předmětné právní úpravy, čl. 16 nařízení (EU) 2019/947 ve spojení s §§ 54n a 54o zákona o civilním letectví je třeba považovat za zvláštní právní úpravu formálně odlišnou od právní úpravy jak otevřené kategorie provozu, tak specifické kategorie provozu bezpilotních systémů v rozsahu čl. 11 a 12 nařízení (EU) 2019/947. Tato zvláštní úprava na jednu stranu zohledňuje dosavadní praktické provozní zkušenosti s organizovanými leteckými modeláři v řadě zemí EU i v ČR, na druhou stranu zavádí i nové instituty, které mají umožnit transparentnější začlenění tohoto typu provozu do nově dynamicky se vyvíjející reality využití vzdušného prostoru (nejen) bezpilotními systémy. Cílem a hlavním hlediskem je přitom, obdobně jako u jiných částí právní úpravy bezpilotních systémů, přijatelná míra bezpečnosti provozu,

důsledků pro třetí osoby a též přiměřenost mezi omezeními a mírou rizika. V právní úpravě přitom není dána předem daná prioritizace jednoho typu provozu bezpilotních systémů před druhým.

Z uvedeného pak plyne, že po žadateli o oprávnění spolku v režimu §§ 54n a 54o není ze strany příslušného úřadu namístě přímo požadovat např. formální splnění požadavků ustanovení v čl. 11 nařízení (EU) 2019/947 totožně s žadatelem o („standardní“) oprávnění k provozu bezpilotního systému podle čl. 12 nařízení (EU) 2019/947. Na druhou stranu je zcela namístě požadovat po něm doložení splnění požadavku § 54o odst. 1 písm. f) zákona o civilním letectví, tedy mj. existence a implementace pravidel, která zajišťují bezpečné provozování a řízení bezpilotních systémů z hlediska ochrany života, zdraví, majetku a soukromí osob, ochrany civilního letectví před protiprávními činy a ochrany životního prostředí. Obdobně pak slovy textu ustanovení § 54o odst. 2 zákona o civilním letectví je namístě po žadateli požadovat i vymezení podmínek stanovených nařízením (EU) 2019/947, od nichž se žadatel hodlá odchýlit, a podmínky, které se uplatní namísto nich. To je přitom potřeba logicky vykládat především jako uvedení alternativních pravidel létání, včetně alternativních postupů, metod nebo nástrojů k zajištění úrovně bezpečnosti, nebo požadavků na dálkově řídicího pilota nebo provozovatele. Přitom za „standard“, od kterého se takto navrhaná Pravidla spolku odklání, je dle logiky textu zákona potřeba chápat souhrn požadavků platících pro některou z kategorií provozu komplexně upravenou právem EU (tzn. požadavky kladené na provozovatele nebo pilota buď v otevřené kategorii provozu nebo specifické kategorii provozu dle čl. 12 nařízení (EU) 2019/947, případně při využití institutů standardního scénáře nebo „osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů“ („LUC“).

Jinými slovy, žadatel o oprávnění spolku (i) předkládá ÚCL alternativní soubor pravidel provozu a létání a (ii) dokládá přijatelnou míru bezpečnosti. Výsledkem je pak správní rozhodnutí - oprávnění spolku stanovící Podmínky provozu navázané na Pravidla spolku, kde rizikovitost provozu bude proporcionální souboru požadavků na oprávněný spolek a jeho členy. Přitom základní referencí je zde podoba pravidel a úroveň bezpečnosti plynoucí pro jiné, právem EU přímo komplexněji upravené, kategorie provozu bezpilotních systémů. Na druhou stranu oproti těmto jiným kategoriím provozu má žadatel o oprávnění spolku větší míru volnosti, jak doložit splnění výše uvedeného. Předpokládá se i větší flexibilita z hlediska formálních povinností uložených ve svém důsledku členům jako pilotům bezpilotních systémů (což ovšem neznamená automaticky i méně formálních nároků na samotný spolek v pozici žadatele ve správním řízení nebo při následné kontrole jeho činnosti). V tomto smyslu pak může příslušný úřad např. principy obsažené v čl. 11 a 12 nařízení (EU) 2019/947 fakticky použít jako jednu z metod zhodnocení přijatelnosti rizika navrhaného provozu. Ovšem požadavky zmíněných článků 11 a 12 zde nemají sloužit jako jediné kritérium hodnocení bezpečnosti provozu v rámci oprávnění spolku, které by bylo samo o sobě jednoznačně určující a které by formálně nahrazovalo zvláštní právní úpravu pro oprávnění spolku (viz bod vi. výše). Na druhou stranu je vhodné i uvést, že např. odkaz na dosavadní (a to i v zásadě bezproblémové) provozní zkušenosti s předchozím „modelářským“ provozem žadatele v rámci jeho spolku (sdružení/svazu) sice může mít v rámci postupu výše podpůrnou povahu a jistou dílčí (byť i nikoli nepodstatnou) relevanci, též však nemůže sám o sobě nahradit komplexní přístup k vyhodnocení bezpečnosti provozu ze strany příslušného úřadu.

K tomu je namístě zdůraznit, že celkově je na odpovědnosti žadatele o oprávnění spolku, aby ÚCL předložil (respektive po zpětné vazbě doplnil) návrh Podmínek provozu a Pravidel spolku v takové podobě, aby jej ÚCL mohl objektivně vyhodnotit jako splňující požadavek § 54o odst. 1 písm. f) zákona o civilním letectví. ÚCL je při rozhodování o oprávnění spolku povinen nevybočit z mezí správního uvážení, a je též povinen při stanovení podmínek dodržet zásadu proporcionality, jakož i zohlednit účel právní úpravy obsažené v zákoně a právu EU. Na druhou stranu ovšem ÚCL není povinen „vymýšlet“ za žadatele vlastní nové komplexní řešení Podmínek provozu a Pravidel spolku, které by umožnilo plně vyhovět všem záměrům žadatele, a přitom zajišťovalo požadovanou bezpečnost provozu. Jinými slovy nedostatek reálné součinnosti žadatele ve výše uvedeném smyslu může ve svém důsledku vést k tomu, že ÚCL bude v zájmu dodržení hlediska bezpečnosti nucen stanovit Podmínky provozu přísněji, než jak bylo původně formulováno v žádosti o oprávnění spolku.

Pokud pak jde o výše zmíněnou otázku vztahu zeměpisných zón ve smyslu čl. 15 nařízení (EU) 2019/947 a možnosti vymezení lokalit provozu v oprávnění spolku v rámci čl. 16 téhož nařízení, Odvolací orgán shledává tyto instituty jako dva samostatné nástroje, které se v rámci



právní úpravy a jejího smyslu vzájemně nevylučují a potenciálně doplňují. Zeměpisné zóny ve smyslu čl. 15 nařízení (EU) 2019/947 se zákazy a omezeními se tak logicky budou aplikovat jak na provoz bezpilotních systémů v rámci oprávnění spolku, tak v zásadě na veškeré další jinak provozované bezpilotní systémy. To, zda a nakolik má být přítom oprávnění spolku vázáno na konkrétní lokality provozu nebo nikoli, pak závisí na tom, zda příslušný úřad vyhodnotí souhrn veškerých dalších žadatelem doložených opatření promítnutých do Pravidel spolku tak, že (i) zajišťuje bezpečné provozování a řízení bezpilotních systémů ve smyslu § 54o odst. 1 písm. f) zákona o civilním letectví i bez vazby na konkrétní lokality, nebo (ii) právě jen ve vazbě na takové lokality (viz k tomu podrobněji níže).

x.

Odvolací orgán zde dále uvádí shrnutí několika dalších aktuálních poznatků nebo stanovisek k Podmínkám provozu a Pravidlům spolku, a to za účelem dalšího využití v navazujících fázích řízení, a to zejména z hlediska hodnocení dílčích prvků směřujících k celkové míře bezpečnosti provozu ve smyslu zákona o civilním letectví. Jde přitom z větší části o dílčí okruhy Pravidel spolku, které byly buď zahrnuty v dosavadním návrhu SMČR, případně byly diskutovány při ústním jednání, respektive z dosavadních jednání vyplynulo, že jejich zahrnutí do Pravidel spolku může být účelné.

#### ▪ *Obecná charakteristika bezpilotních systémů*

Čl. 16 nařízení (EU) 2019/947 ani §§ 54n a 54o zákona o civilním letectví nestanoví omezení z hlediska obecné charakteristiky bezpilotních systémů (myšleno fyzikální a technické vlastnosti nebo vybavení strojů – bezpilotních systémů), které mohou být provozovány v rámci oprávnění spolku. Na druhou stranu, pokud oprávněný spolek dobrovolně navrhne takové zúžení spektra bezpilotních systémů, respektive jeho kategorizaci provázanou s dalšími okruhy Pravidel spolku, může to být účelné. Jednak může fungovat jako pojistka proti účelovému obcházení „standardních“ pravidel pro bezpilotní systémy skrze provoz v rámci oprávnění spolku (viz např. jinak typický provoz „multikoptér“ vybavených kamerou s možností obrazového záznamu do výšky 120 m AGL). Dále je předpokladem relevance argumentu dosavadní dlouhodobé provozní zkušenosti spolku typu SMČR, která se týká spíše bezpilotních systémů podoby „tradičních“ leteckých modelů. Konečně bude i dodatečným dílčím vodítkem při hodnocení míry bezpečnosti provozu ve vazbě na další okruhy Pravidel spolku.

#### ▪ *Věk pilota*

Pokud jde o věk pilota, odvolací orgán shledává, že podmínky v Rozhodnutí ÚCL byly skutečně formulovány tak, že fakticky nepředstavovaly žádné „zvýhodnění“ nebo větší flexibilitu oproti „standardní“ úpravě v čl. 9 nařízení (EU) 2019/947. Naopak jsou v jistém ohledu ještě přísnější, když neobsahují výjimky zahrnuté ve zmíněném ustanovení práva EU pro soukromě zhotovené stroje pod maximální vzletovou hmotnost 250 g nebo „hračky“. Odvolací orgán současně shledává, že v rámci ústního jednání za účasti zástupců SMČR bylo diskutováno řešení založené na tom, že minimální věk pilota bude za určitých podmínek možný již od 10 let, a to vždy buď (jen) na základě souhlasu odpovědné osoby nebo (též) pod dohledem dálkově řídicího pilota staršího 16 let a splňujícího požadavky legislativy a Oprávnění spolku – to vše v závislosti na maximální výšce letu a maximální vzletové hmotnosti bezpilotního letadla. Současně samotný ÚCL deklaroval, že s řešením založeným na těchto principech byl dodatečně seznámen a v zásadě s ním souhlasí, a že je připraven je začlenit do svého rozhodnutí o Oprávnění spolku. Odvolací orgán tedy očekává, že k této otázce dojde v další fázi řízení ke „konsenzuálnímu“ dořešení vymezení obsahu Pravidel spolku.

#### ▪ *Lokalizace a zviditelnění provozu*

Jedním z ústředních sporných bodů v dosavadním průběhu řízení je otázka toho, zda

Oprávnění spolku a v něm probíhající provoz bezpilotních systémů mají být vázány na konkrétní lokality provozu nebo nikoli, případně jak. Respektive i jakým způsobem by takové lokality nebo provoz měly být zviditelněny jiným uživatelům vzdušného prostoru (dále též „Lokalizace a zviditelnění provozu“). Jak uvedl odvolací orgán výše, z formálního hlediska jsou teoreticky v rámci platné právní úpravy možné obě varianty, tedy udělení oprávnění spolku bez vazby, nebo s vazbou na Lokalizaci a zviditelnění provozu. Přitom klíčové pro nastavení této podmínky je to, zda ÚCL vyhodnotí souhrn veškerých dalších žadatelem doložených opatření včetně Pravidel spolku tak, že ty (i) zajišťují bezpečné provozování a řízení bezpilotních systémů ve smyslu § 54o odst. 1 písm. f) zákona o civilním letectví i bez vazby na Lokalizaci a zviditelnění provozu, nebo (ii) právě jen ve vazbě na Lokalizaci a zviditelnění provozu.

Odvolací orgán přitom obecně považuje Lokalizaci a zviditelnění provozu v rámci oprávnění spolku za jeden z možných dílčích prvků s přínosem pro bezpečnost, a to v kontextu řady dalších možných prvků.<sup>2</sup> Na druhou stranu nevhodně zvolený způsob Lokalizace a zviditelnění provozu by mohl pro oprávněný spolek znamenat nepřiměřeně přísné a nepraktické omezení.

V rámci dosavadních odborných diskuzí na toto téma, které mají jistou vypovídací hodnotu o stávající úrovni odborných poznatků v dané oblasti, odvolací orgán identifikoval škálu možných variant Lokalizace a zviditelnění provozu. Ty se mj. mezi sebou odlišují administrativní náročností a flexibilitou, přičemž mohou zahrnovat jak v letectví „tradiční“, tak inovativní nástroje členění a vyhrazování vzdušného prostoru, respektive i využití nových technologií, aplikací nebo informačních systémů.<sup>3</sup> Odvolací orgán k tomu v rámci výše uvedených diskuzí zaznamenal od jednotlivých potenciálně dotčených osob a institucí reprezentujících mj. zájmy jednotlivých skupin uživatelů vzdušného prostoru různorodá stanoviska, pokud jde o (i) dopad na bezpečnost jednotlivých kategorií leteckého provozu s posádkou nebo bez posádky na palubě<sup>4</sup> a současně (ii) preferovanou variantu Lokalizace a zviditelnění provozu nebo její úplnou absenci. Odpovědi přitom napovídají tomu, že relativně větší obavy z důsledků „modelářského“ provozu Oprávněného spolku povoleného plošně

<sup>2</sup> Jako např. uplatnění zvláštních postupů a pravidel létání včetně max. výšky letu, další opatření pro zajištění bezpečnosti na zemi a ve vzduchu, max. vzletová hmotnost a další charakteristiky bezpilotního systému nebo požadavky na věk a způsobilost pilota a jeho výcvik.

<sup>3</sup> Viz např. varianty níže, případně jejich kombinace:

- prostor předem notifikovaný spolkem vůči ÚCL a publikovaný na webu ÚCL, případně jiným dojednaným způsobem (tedy varianta podstatou obdobná té formulované v Rozhodnutí ÚCL);
- prostor formálně vyhrazený podle § 44 zákona o civilním letectví;
- prostor označený v letecké mapě formou „navigační výstrahy“;
- prostor označený dle aktuálních možností funkcionalit aplikace „DronView“;
- prostor označený dle budoucích (k roku 2025 nebo 2026) možností funkcionalit aplikace „Digitální mapa“ (informační systém veřejné správy ve smyslu zákona);
- prostor označený v rámci funkcionalit jiné mobilní nebo webové aplikace;
- provoz za použití technologie/zařízení pro elektronické zviditelnění „bepilotního prostředku - modelu“ ostatnímu leteckému provozu (např. přímá dálková identifikace, nebo „i-conspicuity“ ve smyslu práva EU pro jiné kategorie provozu).

<sup>4</sup> Viz např.:

- provoz letadel s posádkou v režimu „VFR“ (vzdušný prostor třídy „G“);
- provoz letadel s posádkou v režimu „IFR“ („řízený“ vzdušný prostor);
- provoz bezpilotních systémů v režimu V-LOS;
- provoz bezpilotních systémů v režimu B-VLOS v rámci nebo mimo rámeček U-space;
- provoz letadel s posádkou nebo bezpilotních systémů pro účely plnění úkolů vojenských, policejních nebo jiných úkolů IZS.

bez využití Lokalizace a zviditelnění provozu panují mezi odbornou veřejností spíše z hlediska dopadů na perspektivní pokročilý provoz jiných (profesionálně využívaných) bezpilotních systémů v režimu B-VLOS, než na stávající provoz civilních letadel s posádkou, který již s modelářským provozem prakticky koexistoval i v předchozím dosavadním období.

ÚCL by měl výše uvedené v dané konkrétní věci znovu komplexně vyhodnotit a učinit odpovídající závěr. Zohlednit by přitom měl mj. jak dosavadní dlouhodobé zkušenosti s provozem SMČR v ČR, tak celkový obsah Pravidel spolku, řešení diskutovaná v rámci odborných diskuzí, komparaci s úpravou v dalších státech se srovnatelnou situací a dále i aktuální i perspektivní podobu využití a uspořádání vzdušného prostoru v ČR, včetně provozu jiných bezpilotních systémů nebo zavádění U-space. Zabývat by se ÚCL pak měl i jednotlivými výše nastíněnými variantami Lokalizace a zviditelnění provozu, jejich možnými kombinacemi, případně by měl i zvážit kombinaci povolení spolku provozovat v rámci určitých striktnějších a „standardnějších“ limitů plošně s možností překročit takové plošné limity s využitím Lokalizace a zviditelnění. Výsledné řešení by mělo být prakticky proveditelné, proporcionální a adaptovatelné na předpokládaný vývoj v dané oblasti. Jako účelné se jeví i to, aby ÚCL právě i ve vazbě na tuto dílčí otázku vypracoval komplexní analýzu hodnotící bezpečnost provozu Oprávněného spolku ve vazbě na Pravidla spolku, a případně si k tomu i vyžádal součinnost externího odborně vybaveného subjektu.

▪ *Další výslovně neuvedené okruhy pravidel*

Odvolací orgán se zde k dalším konkrétním okruhům Pravidel spolku (jako např. max. výška letu nebo max. vzletová hmotnost bezpilotního letadla) přímo nevyjadřuje a ponechává je na konečném upřesnění v dalších fázích řízení, přičemž ty by měly být posuzovány jako celek v rámci vyhodnocení bezpečnosti dle § 54o odst. 1 písm. f) zákona o civilním letectví. Odvolací orgán přitom předpokládá, že bude navázáno na obsah pravidel podkladů předložených SMČR v dosavadním průběhu řízení, včetně stanovisek k jejich doplnění diskutovaném ve fázi odvolacího řízení.

▪ *Vydání oprávnění spolku ze strany ÚCL na dobu určitou či neurčitou*

Odvolací orgán v rámci komplexního výkladu platné právní úpravy shledává, že oprávnění spolku dle § 54n a § 54o zákona o civilním letectví může být vydáno jak na dobu určitou, tak na dobu neurčitou, jakkoli to není v zákoně výslovně uvedeno. Z pohledu odvolacího orgánu je pak rozhodujícím kritériem pro jeden nebo druhý přístup to, zda ÚCL vyhodnotí při vydání rozhodnutí provoz v rámci oprávnění spolku tak, že ten dostatečně splňuje kritérium bezpečnosti ve smyslu § 54o odst. 1 písm. f) zákona o civilním letectví buď (i) dlouhodobě i v kontextu reálně očekávaných změn uspořádání a využití vzdušného prostoru ČR (včetně vývoje provozu jiných bezpilotních systémů a U-space) nebo (ii) pouze v aktuální situaci, ale nikoli v kontextu reálně očekávaných změn Ad(i). Zde lze odkázat zejména na otázku možnosti dostatečně konkrétně vymezit v rámci Pravidel spolku využití takových nástrojů, technologií, aplikací, služeb nebo informačních systémů, které nejsou na jednu stranu dosud plně zavedené a funkční, případně ani dostatečně definované, a na druhou stranu lze s velkou pravděpodobností předpokládat jejich zavádění např. v horizontu několika let v rámci změn uspořádání a využití vzdušného prostoru ČR a vývoje provozu letadel, včetně bezpilotních systémů. Jinými slovy, nastavení Podmínek provozu a Pravidel spolku, které bude dostatečně robustní a adaptovatelné na další společenský vývoj v této oblasti, by mělo logicky vést k vydání oprávnění spolku na dobu neurčitou. V opačném případě může však ÚCL přistoupit k vydání oprávnění spolku i pouze na dobu určitou. Řešení umožňující překlenout tyto dvě varianty (respektive alespoň vydat rozhodnutí minimálně na dobu více let) spatřuje Odvolací orgán v tom, aby ÚCL v Oprávnění spolku a Podmínkách provozu stanovil též dodatečný požadavek v tom smyslu, že SMČR bude povinen pravidelně v součinnosti s ÚCL vyhodnocovat reálnou dostupnost a funkčnost výše zmíněných nově zaváděných nástrojů, technologií, jakož i změn v uspořádání vzdušného prostoru a provozu dalších bezpilotních systémů v ČR, a současně i účelnost začlenění využití takových nástrojů

nebo technologií do Pravidel spolku v rámci jejich aktualizace. Pokud by k tomu nedošlo a z pohledu ÚCL by to v nových podmínkách snížilo úroveň bezpečnosti provozu, je zde pak výše citovaný § 54o odst. 7 zákona o civilním letectví umožňující dodatečně omezit (nebo v krajním případě odejmout) Oprávnění spolku a provoz probíhající v jeho rámci.

xi.

Ministerstvo dopravy – Odbor civilního letectví závěrem pro přehlednost k dosud uvedenému shrnuje, že ÚCL by se měl po vrácení věci při novém projednání a rozhodnutí věci, v kontextu výše uvedených stanovisek a požadavků, zaměřit zejména na tyto kroky:

- Důsledně aplikovat na věc normy a terminologii obsažené v platné právní úpravě, tedy v citovaných ustanoveních zákona o civilním letectví, které implementují právo EU;
- Vyzvat SMČR k doplnění konkrétních částí či náležitostí žádosti, pokud by ji ÚCL hodnotil jako neúplnou z hlediska požadavků zákona o civilním letectví;
- Uplatnit správní uvážení v rozsahu a způsobem stanoveným zákonem o civilním letectví;
- Zhodnotit, zda stávající podoba Pravidel provozu SMČR celkově splňuje kritérium bezpečnosti provozu dle § 54o odst. 1 písm. f) zákona o civilním letectví, a to případně i za podpůrného využití k tomu zpracované odborné analýzy;
- V návaznosti na výše uvedené poskytnout SMČR zpětnou vazbu a umožnit SMČR provést odpovídající doplnění nebo úpravu návrhu Pravidel provozu a Pravidel spolku, včetně jejich jednotlivých okruhů;
- Následně, opět v souladu s § 54o odst. 1 písm. f) zákona o civilním letectví, stanovit celkové Podmínky provozu v rámci Oprávnění spolku, včetně parametrů jednotlivých okruhů pravidel ve smyslu zmíněném výše a v případě potřeby vyzvat SMČR, aby upravil Pravidla spolku tak, aby odpovídala stanoveným podmínkám;
- Formálně výrokem nového rozhodnutí ÚCL doplnit rozhodnutí o Oprávnění spolku tak, aby obsahovalo konkrétní podmínky provozu ve smyslu výše a dále doplnit i veškeré další náležitosti dle zákona o civilním letectví.

xii.

Pokud jde o část odvolání SMČR směřující formálně proti nečinnosti ÚCL, nepovažuje odvolací orgán za potřebné se k této otázce přímo vyjadřovat nad rámec výše uvedeného, neboť její podstata je fakticky plně vyřešena rozhodnutím odvolacího orgánu o zbylé části odvolání.

xiii.

Ministerstvo dopravy – Odbor civilního letectví přezkoumalo správnost napadeného rozhodnutí a jeho soulad s právními předpisy. Na základě výše uvedených závěrů rozhodlo o postupu dle ustanovení § 90 odst. 1 písm. b) a písm. c) správního řádu, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí. Správní orgán prvního stupně je přítom při novém projednání věci vázán právním názorem vysloveným v tomto rozhodnutí (viz zejména část vii až xi. odůvodnění).

## Poučení

Proti tomuto rozhodnutí se dle ustanovení § 91 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, nelze dále odvolat, ani podat rozklad.

V Praze dne 11. dubna 2024

  
Odbor civilního letectví

**Obdrží:**  
(datovou schránkou)

1.

**Svaz modelářů České republiky z.s.**  
U Pergamenky 1511/3  
170 00 Praha 7 - Holešovice  
DS: dwmvyci

2.

**Úřad pro civilní letectví**  
K letišti 1149/23  
160 08 Praha 6  
DS: v8gaaz5

