

## V l á d n í n á v r h

### ZÁKON

ze dne ..... 2021,

**kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony**

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

### ČÁST PRVNÍ

#### Změna zákona o civilním letectví

#### Čl. I

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění zákona č. 189/1999 Sb., zákona č. 146/2000 Sb., zákona č. 258/2002 Sb., zákona č. 167/2004 Sb., zákona č. 413/2005 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 225/2006 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 274/2008 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 281/2009 Sb., zákona č. 301/2009 Sb., zákona č. 407/2010 Sb., zákona č. 137/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 127/2014 Sb., zákona č. 250/2014 Sb., zákona č. 298/2016 Sb., zákona č. 319/2016 Sb., zákona č. 183/2017 Sb., zákona č. 225/2017 Sb., zákona č. 261/2017 Sb., zákona č. 111/2019 Sb., zákona č. 277/2019 Sb. a zákona č. .../2021 Sb., se mění takto:

**1.** V názvu zákona se slova „a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů“ zrušují.

**2.** V poznámce pod čarou č. 1a se věta „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES, v platném znění.“ zrušuje.

**3.** Na konci poznámky pod čarou č. 1a se na samostatné řádky doplňují věty „Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti, v platném znění.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91.

Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 ze dne 12. března 2019 o bezpilotních systémech a o provozovateli bezpilotních systémů ze třetích zemí, v platném znění.

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění.“.

4. V § 1 odst. 1 se za písmeno f) vkládá nové písmeno g), které zní:  
„g) podmínky provozování a řízení bezpilotního systému,“.

Dosavadní písmena g) až j) se označují jako písmena h) až k).

5. V § 2 odst. 2 se věta druhá zrušuje.

6. V § 3 odst. 3 se slova „Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (dále jen „Agentura“)  
na základě přímo použitelného předpisu Evropských společenství<sup>1c)</sup>“ nahrazují slovy  
„Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „Agentura“)  
na základě přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího společná pravidla v oblasti civilního  
letectví<sup>1c)</sup>“.

Poznámka pod čarou č. 1c zní:

„<sup>1c)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139.“.

7. V § 11 se slova „Evropské unie<sup>1c)</sup>“ nahrazují slovy „Evropské unie upravujícího společná  
pravidla v oblasti civilního letectví<sup>1c)</sup>“.

8. V § 43 se dosavadní text označuje jako odstavec 1 a doplňuje se odstavec 2, který zní:

„(2) Jsou-li splněny podmínky stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím společná pravidla v oblasti civilního letectví<sup>1c)</sup>, za nichž je možné vyjmutí letiště z jeho působnosti, rozhodne Úřad na žádost stavebníka, provozovatele nebo vlastníka letiště o tom, že na projektování, údržbu a provoz letiště a vybavení související s bezpečností používané na tomto letišti se tento přímo použitelný předpis a přímo použitelné předpisy Evropské unie vydané na jeho základě nepoužijí. Stanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropské unie upravující společná pravidla v oblasti civilního letectví<sup>1c)</sup> nebo požádá-li o to provozovatel letiště, Úřad rozhodnutí vydané podle věty první zruší.“.

*CELEX: 32018R1139*

9. V § 44 odst. 3 se na konci textu věty druhé doplňují slova „a, má-li být opatření obecné povahy vydáno z důvodu ochrany životního prostředí, s Ministerstvem životního prostředí“.

10. V § 44 odst. 6 větě první se slovo „žádosti“ nahrazuje slovem „podnětu“.

11. V § 44 se na konci odstavce 6 doplňuje věta „Neshledá-li Úřad důvod pro vydání opatření obecné povahy, sdělí tuto skutečnost podateli podnětu do 30 dnů ode dne, kdy mu byl podnět doručen.“.

12. V § 44 odst. 7 se slova „, podmínky pro vyhrazení částí vzdušného prostoru České republiky a další náležitosti žádosti podle odstavce 6,“ nahrazují slovy „a podmínky pro vyhrazení částí vzdušného prostoru České republiky“.

13. V § 44b se doplňuje odstavec 4, který zní:

„(4) Na dočasné vyhrazení části vzdušného prostoru České republiky k létání jednoho uživatele nebo kategorie uživatelů podle § 44 odst. 5 se část šestá správního řádu nepoužije.“.

14. Za § 44c se vkládají nové § 44d až 44i, které včetně poznámky pod čarou č. 38 znějí:

„§ 44d

Pro vydání pravidel nebo pokynů k užívání vzdušného prostoru České republiky týkajících se výlučně létání bezpilotních letadel se § 44 odst. 2 až 6 nepoužijí. Jde-li však o dočasné vyhrazení části vzdušného prostoru České republiky, v níž má být umožněno létání výlučně vojenských bezpilotních letadel, vydává se namísto opatření obecné povahy podle § 44i pokyn podle § 44 odst. 5 nebo opatření obecné povahy podle § 44 odst. 6.

§ 44e

(1) Úřad může opatřením obecné povahy trvale zakázat, omezit nebo stanovit podmínky užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel nad vymezenými oblastmi z důvodu ochrany života, zdraví, majetku nebo soukromí osob, ochrany civilního letectví před protiprávními činy, kritické infrastruktury nebo životního prostředí anebo z důvodu bezpečnosti nebo obrany státu.

(2) Opatření obecné povahy vydá Úřad v dohodě s Ministerstvem obrany. Návrh opatření obecné povahy Úřad projedná rovněž s dalšími dotčenými orgány, jimiž jsou

a) Ministerstvo životního prostředí, má-li být opatření obecné povahy vydáno z důvodu ochrany životního prostředí, a

b) osoba pověřená výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení, týká-li se návrh opatření obecné povahy létání bezpilotních letadel

1. na letišti nebo v jeho ochranném pásmu,

2. ve výšce přesahující 120 m nad terénem, nebo

3. na ploše trvale užívané pro vzlety a přistání sportovních létajících zařízení a v okruhu 5,5 km od jejího středu.

(3) Námitky proti návrhu opatření obecné povahy mohou podat organizace sdružující v České republice provozovatele bezpilotních systémů, a, určí-li tak Úřad, i jiné osoby, jejichž oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny. Námitky proti návrhu opatření obecné povahy týkajícího se létání bezpilotních letadel podle odstavce 2 písm. b) bodu 1 může podat rovněž provozovatel dotčeného letiště.

(4) Opatření obecné povahy a jeho návrh zveřejní na své úřední desce pouze Úřad.

§ 44f

(1) Úřad může opatřením obecné povahy trvale vymezit část vzdušného prostoru České republiky, v níž létání bezpilotních letadel nebude podléhat některému z požadavků stanovených pro otevřenou kategorii provozu přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>.

(2) Opatření obecné povahy vydá Úřad v dohodě s Ministerstvem obrany. Návrh opatření obecné povahy Úřad projedná rovněž s dalšími dotčenými orgány, jimiž jsou osoba pověřená výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení a obec, nad jejímž správním obvodem se má vymezená část vzdušného prostoru nacházet.

(3) Opatření obecné povahy Úřad po nabytí účinnosti uveřejní v Letecké informační příručce.

§ 44g

(1) Úřad může opatřením obecné povahy trvale nebo dočasně vymezit část vzdušného prostoru České republiky, v níž budou k zajištění účinného, plynulého a koordinovaného provozu bezpilotních systémů poskytovány služby pro jejich kontrolovaný provoz podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů.

(2) Opatření obecné povahy vydá Úřad v dohodě s Ministerstvem obrany. Návrh opatření obecné povahy Úřad projedná rovněž s dalšími dotčenými orgány, jimiž jsou osoba pověřená výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení a, má-li vymezená část vzdušného prostoru zasahovat do výšky nižší než 300 m nad terénem, obec, nad jejímž správním obvodem se má tato část vzdušného prostoru nacházet.

(3) Námitky proti návrhu opatření obecné povahy mohou podat poskytovatel společné informační služby a poskytovatelé služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů, poskytovatelé leteckých služeb, organizace sdružující v České republice provozovatele bezpilotních systémů a, určí-li tak Úřad, i jiné osoby, jejichž oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny.

(4) Úřad v opatření obecné povahy stanoví v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů rovněž

- a) podmínky užívání vymezené části vzdušného prostoru České republiky,
- b) technické požadavky, které musí splňovat bezpilotní systém provozovaný ve vymezené části vzdušného prostoru České republiky,
- c) podmínky oddělení provozu bezpilotních a ostatních letadel ve vymezené části vzdušného prostoru České republiky,
- d) vymezení služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů poskytovaných ve vymezené části vzdušného prostoru České republiky a požadavky na tyto služby kladené,
- e) poskytovatele společné informační služby,
- f) pravidla zpřístupňování provozních údajů ze strany poskytovatelů služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů a poskytovatelů letových navigačních služeb,
- g) pravidla přístupu k údajům poskytovaným poskytovatelem společné informační služby a
- h) pravidla aktualizace provozních údajů poskytovatelem provozních informačních služeb.

(5) Opatření obecné povahy Úřad po nabytí účinnosti uveřejní v Letecké informační příručce.

#### § 44h

(1) Jsou-li vážně ohroženy veřejný pořádek, bezpečnost osob nebo majetku nebo obrana státu anebo je-li to nezbytné z důvodu plnění úkolu Policie České republiky a nelze-li pro nebezpečí z prodlení postupovat jinak, Úřad opatřením obecné povahy na dobu nezbytně nutnou zakáže, omezí nebo stanoví podmínky užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel nad vymezenými oblastmi; to neplatí, je-li nutno okamžitě zakázat, omezit nebo stanovit podmínky užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel z důvodu plnění úkolu Policie České republiky.

(2) Opatření obecné povahy vydá Úřad v dohodě s Ministerstvem obrany, které je dotčeným orgánem v řízení o jeho návrhu.

(3) Návrh opatření obecné povahy se nezveřejňuje a připomínky ani námítky se k němu nepodávají.

(4) Opatření obecné povahy zveřejní na své úřední desce pouze Úřad. Opatření obecné povahy nabývá účinnosti okamžikem vyvěšení veřejné vyhlášky.

(5) Příslušník Policie České republiky je oprávněn vydat pokyn, jímž v nezbytném rozsahu a na dobu nezbytně nutnou zakáže, omezí nebo stanoví podmínky užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel nad vymezenými oblastmi, je-li takový pokyn nutno vydat okamžitě z důvodu plnění úkolu Policie České republiky.

#### § 44i

(1) Úřad může opatřením obecné povahy na základě podnětu osoby, která prokáže, že její práva mají být takovým opatřením chráněna nebo že má oprávněný zájem na takovém opatření, dočasně, nejdéle však na období 5 po sobě jdoucích dnů, vymezit část vzdušného prostoru České republiky, v níž

a) zakáže, omezí nebo stanoví podmínky užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel, nebo

b) umožní létání bezpilotních letadel jednomu provozovateli bezpilotního systému nebo kategorii provozovatelů bezpilotních systémů.

(2) Neshledá-li Úřad důvod pro vydání opatření obecné povahy, sdělí tuto skutečnost podateli podnětu do 30 dnů ode dne, kdy mu byl podnět doručen.

(3) V řízení o návrhu opatření obecné povahy Úřad zohlední, zda

a) nelze ochrany práv či oprávněných zájmů sledovaných podatelem podnětu dosáhnout jinak,

b) zájem na zachování přístupnosti vzdušného prostoru České republiky nepřevažuje nad zájmem na ochraně práv či oprávněných zájmů podatele podnětu a

c) doba a rozsah požadovaného vymezení části vzdušného prostoru České republiky nejsou nepřiměřené.

(4) Opatření obecné povahy vydá Úřad v dohodě s Ministerstvem obrany. Návrh opatření obecné povahy Úřad projedná rovněž s dalším dotčeným orgánem, jímž je obec, nad jejímž správním obvodem se má vymezená část vzdušného prostoru nacházet. Doba zveřejnění návrhu opatření obecné povahy je nejméně 5 dnů.

(5) Námítky proti návrhu opatření obecné povahy mohou podat ve lhůtě 10 dnů ode dne jeho zveřejnění organizace sdružující v České republice provozovatele bezpilotních systémů a, určí-li tak Úřad, i jiné osoby, jejichž oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny.

(6) Opatření obecné povahy nabývá účinnosti pátým dnem ode dne vyvěšení veřejné vyhlášky.

---

<sup>38)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/947, v platném znění.“

CELEX: 32019R0947

CELEX: 32020R0639

15. Za § 44i se vkládá nový § 44j, který včetně poznámky pod čarou č. 39 zní:

„§ 44j

(1) Digitální mapa pro užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel (dále jen „digitální mapa“) je informačním systémem veřejné správy, jehož správcem je Úřad.

(2) V digitální mapě jsou vyznačeny části vzdušného prostoru České republiky a k nim se vztahující

a) pravidla létání bezpilotních letadel vymezená opatřeními obecné povahy vydanými podle tohoto zákona,

b) pokyny vydané podle § 44 odst. 5 nebo § 44h odst. 5 a

c) pravidla létání bezpilotních letadel stanovená ve zvláštním právním předpisu<sup>39)</sup>.

(3) Části vzdušného prostoru České republiky a k nim se vztahující pokyny vydané podle § 44h odst. 5 vyznačí v digitální mapě neprodleně po jejich vydání Policie České republiky.

(4) Pokyny vydané podle § 44 odst. 5 nebo § 44h odst. 5 nabývají právních účinků nejdříve okamžikem jejich zveřejnění v digitální mapě.

(5) Údaje vedené v digitální mapě jsou veřejně přístupné ve výměnném formátu způsobem umožňujícím dálkový přístup.

(6) Údaje vedené v digitální mapě, způsob jejich vedení a výměnný formát stanoví prováděcí právní předpis.

---

<sup>39)</sup> Například zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.“.

CELEX: 32019R0947

16. Za § 50 se vkládá nový § 50a, který včetně nadpisu zní:

„§ 50a

#### **Létání hasičských bezpilotních letadel**

Nelze-li jinak zajistit plnění základního úkolu Hasičského záchranného sboru podle zákona o Hasičském záchranném sboru, lze se výjimečně při létání hasičských bezpilotních letadel v rozsahu zcela nezbytném odchýlit od pravidel létání. V takovém případě je nutno dbát zvýšené opatrnosti, aby nebyla ohrožena bezpečnost létání, a zajistit koordinaci létání hasičských bezpilotních letadel s létáním vojenských, policejních a celních letadel.“.

17. § 52 se včetně nadpisu zrušuje.

18. V části páté se za hlavu III vkládá nová hlava IV, která včetně nadpisu a poznámek pod čarou č. 40 a 41 zní:

„Hlava IV

#### **Bezpilotní systémy**

Díl 1

#### **Provozovatelé bezpilotních systémů**

§ 54a

#### **Registr provozovatelů bezpilotních systémů**

(1) Registr provozovatelů bezpilotních systémů je informačním systémem veřejné správy, jehož správcem je Úřad. V registru jsou vedeny údaje způsobem a v rozsahu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>.

(2) Provozovatel bezpilotního systému, který je podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup> povinen se zapsat do registru provozovatelů bezpilotních systémů, může za účelem splnění této povinnosti vedle podání učiněného způsobem stanoveným správním řádem učinit podání rovněž způsobem umožňujícím dálkový přístup prostřednictvím uživatelského rozhraní stanoveného Úřadem; v tomto případě musí být provozovatel bezpilotního systému ztotožněn prostřednictvím prostředků elektronické identifikace podle zvláštního právního předpisu<sup>40)</sup>.

(3) Úřad zajistí způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup poskytnutí údajů vedených v registru provozovatelů bezpilotních systémů

a) Ministerstvu dopravy, Ministerstvu obrany a Policii České republiky,

b) příslušnému orgánu jiného členského státu Evropské unie, Agentuře a Evropské komisi a

c) poskytovateli letových provozních služeb, poskytovateli společné informační služby a poskytovateli služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů, poskytují-li služby ve vzdušném prostoru České republiky vymezeném pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů podle § 44g.

(4) Úřad rovněž poskytne údaje vedené v registru na žádost osobě, která prokáže právní zájem na jejich poskytnutí.

(5) Provozovatel bezpilotního systému oznámí Úřadu změnu údaje, který je zapsán v registru provozovatelů bezpilotních systémů, do 15 dnů ode dne, kdy k ní došlo; oznámení může být vedle podání učiněného způsobem stanoveným správním řádem učiněno rovněž způsobem podle odstavce 2. Úřad změnu údaje na základě oznámení v registru zapíše.

(6) Úřad zapíše do registru provozovatelů bezpilotních systémů údaj o tom, že provozovatel bezpilotního systému ukončil činnost spočívající v provozování bezpilotních systémů, oznámil-li provozovatel bezpilotního systému tuto skutečnost Úřadu nebo dozvěděl-li se Úřad o tom, že provozovatel bezpilotního systému zemřel anebo zanikl. Úřad provede výmaz zápisu provozovatele bezpilotního systému z registru po uplynutí 5 let ode dne, kdy došlo k zápisu údaje o ukončení činnosti spočívající v provozování bezpilotních systémů do registru.

## § 54b

### **Podání prostřednictvím uživatelského rozhraní**

(1) Žadatel o udělení oprávnění k provozu bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup> může podat žádost o udělení tohoto oprávnění vedle způsobů stanovených správním řádem rovněž způsobem umožňujícím dálkový přístup prostřednictvím uživatelského rozhraní stanoveného Úřadem; v tomto případě musí být žadatel ztotožněn prostřednictvím prostředků elektronické identifikace podle zvláštního právního předpisu<sup>40)</sup>.

(2) Osoba, která hodlá provozovat bezpilotní systém ve specifické kategorii provozu v souladu se standardním scénářem podle přímo použitelného předpisu Evropské unie

upravujícího provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>, může učinit prohlášení o souladu se standardním scénářem vedle způsobů podání stanovených správním řádem rovněž způsobem umožňujícím dálkový přístup prostřednictvím uživatelského rozhraní stanoveného Úřadem; v tomto případě musí být tato osoba ztotožněna prostřednictvím prostředků elektronické identifikace podle zvláštního právního předpisu<sup>40)</sup>.

#### § 54c

##### **Omezení a odnímání oprávnění provozovatelů bezpilotních systémů**

(1) Úřad oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo lehkých bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu odejme, požádal-li o to jeho držitel. Přestal-li držitel oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo lehkých bezpilotních systémů splňovat podmínky pro jeho udělení stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup> nebo porušil-li závažným způsobem povinnost stanovenou tímto přímo použitelným předpisem, Úřad podle povahy a rozsahu zjištěných nedostatků oprávnění omezí nebo odejme. Omezení oprávnění se provede omezením účelu nebo způsobu provozování bezpilotních systémů anebo omezením části vzdušného prostoru České republiky, kterou lze pro létání bezpilotních letadel užívat.

(2) Rozhodl-li Úřad o omezení oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo lehkých bezpilotních systémů, vydá provozovateli bezpilotního systému nový doklad osvědčující oprávnění k provozu bezpilotních systémů s dobou platnosti odpovídající době platnosti původního dokladu nebo nové osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů. Provozovatel bezpilotního systému odevzdá původní doklad nebo osvědčení do 5 dnů ode dne vydání nového dokladu nebo osvědčení.

(3) Rozhodl-li Úřad o odnětí oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo lehkých bezpilotních systémů, odevzdá provozovatel bezpilotního systému doklad osvědčující oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů Úřadu do 5 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí.

#### § 54d

##### **Pojištění**

(1) Provozovatel bezpilotního systému v podkategorii A2 otevřené kategorie provozu, provozovatel bezpilotního systému v podkategorii A3 otevřené kategorie provozu, pokud maximální vzletová hmotnost bezpilotního letadla přesahuje 4 kg, a provozovatel bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu musí mít po celou dobu provozování bezpilotního systému sjednáno pojištění odpovědnosti za škody z provozu bezpilotního systému a zapláceno pojistné; to neplatí, provozuje-li bezpilotní systém pouze jako člen spolku podle § 54o.

(2) Nestanoví-li přímo použitelný předpis Evropské unie upravující pojištění leteckých dopravců a provozovatelů letadel<sup>10a)</sup> jinak, sjednává se pojištění odpovědnosti za škody z provozu bezpilotního systému

a) v otevřené kategorii provozu ve vztahu ke všem bezpilotním systémům provozovaným jejich provozovatelem a

b) ve specifické kategorii provozu ve vztahu ke každému bezpilotnímu systému samostatně.

(3) Minimální výši pojistného plnění pro jednotlivé kategorie a podkategorie provozu stanoví prováděcí právní předpis, nestanoví-li výši pojistného plnění přímo použitelný předpis Evropské unie upravující pojištění leteckých dopravců a provozovatelů letadel<sup>10a)</sup>.



## Díl 2

### Dálkově řídicí piloti

#### § 54e

(1) Úřad vydá osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu na žádost osoby, která absolvovala výuku a úspěšně složila zkoušku z teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotního systému v otevřené kategorii provozu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>. Osvědčení Úřad vydá namísto písemného vyhotovení rozhodnutí.

(2) Výuku a zkoušku provádí Úřad nebo jím pověřená osoba. Výuku a zkoušku absolvuje zájemce o jejich vykonání

a) způsobem umožňujícím dálkový přístup po jeho ztotožnění prostřednictvím prostředků elektronické identifikace podle zvláštního právního předpisu<sup>40)</sup>, nebo

b) pomocí výpočetní techniky v místě určeném Úřadem nebo jím pověřenou osobou poté, co Úřad nebo jím pověřená osoba ověří jeho totožnost.

(3) Zkouška se skládá formou testu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>. Zkouška se vyhodnotí a její výsledek Úřad obdrží bezprostředně po jejím vykonání automatizovaně.

(4) Osoba, která absolvovala výuku a úspěšně složila zkoušku, podá žádost o vydání osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu bezprostředně po jejím úspěšném složení, a to

a) způsobem umožňujícím dálkový přístup, nebo

b) pomocí výpočetní techniky v místě jejich provedení.

(5) Řízení o žádosti, která nebyla podána bezprostředně po úspěšném složení zkoušky, Úřad usnesením zastaví.

(6) V žádosti musí být vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu uvedeno, zda je požadováno vydání osvědčení v listinné nebo elektronické podobě. Požaduje-li žadatel vydání osvědčení v elektronické podobě a nemá-li zpřístupněnou datovou schránku, uvede v žádosti rovněž elektronickou adresu, na niž je požaduje zaslat. Úřad odešle osvědčení v elektronické podobě prostřednictvím veřejné datové sítě do datové schránky nebo na uvedenou elektronickou adresu. Je-li osvědčení odesláno na elektronickou adresu uvedenou v žádosti, nabývá rozhodnutí o jeho vydání právní moci a právních účinků dnem odeslání.

(7) Držitel osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu oznámí změnu údaje obsaženého v tomto osvědčení Úřadu do 15 dnů ode dne, kdy k ní došlo, a zároveň předloží doklady změnu prokazující. Úřad vydá nové osvědčení se změněnými údaji a s dobou platnosti odpovídající době platnosti původního osvědčení. Pro obsah oznámení a postup Úřadu se odstavec 6 použije obdobně.

(8) Porušil-li držitel osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu závažným způsobem povinnost dálkově řídicího pilota stanovenou přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>, rozhodne Úřad o jeho nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému v této podkategorii. Dnem nabytí právní moci rozhodnutí pozbývá osvědčení platnosti. Bylo-li osvědčení vydáno v listinné podobě, odevzdá je osoba, o jejíž nezpůsobilosti k řízení

bezpilotního systému bylo rozhodnuto, Úřadu do 15 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí. Osoba, o jejíž nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, může podat žádost o vydání nového osvědčení nejdříve po uplynutí 6 měsíců ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

(9) Vzor osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu stanoví prováděcí právní předpis.

#### § 54f

(1) Úřad vydá osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A2 otevřené kategorie provozu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup> na žádost osoby, která nejdéle 3 měsíce před podáním žádosti úspěšně složila dodatečnou zkoušku z teoretických znalostí podle tohoto přímo použitelného předpisu. Osvědčení Úřad vydá namísto písemného vyhotovení rozhodnutí.

(2) Dodatečnou zkoušku provádí Úřad nebo jím pověřená osoba.

(3) Vykonat dodatečnou zkoušku může osoba, která

a) prokáže svoji totožnost,

b) je držitelem platného osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu a

c) čestně prohlásí, že si osvojila praktické dovednosti pro řízení bezpilotního systému podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>.

(4) Před vykonáním dodatečné zkoušky Úřad nebo pověřená osoba ověří splnění podmínek podle odstavce 3. Dodatečná zkouška se provádí pomocí výpočetní techniky v místě určeném Úřadem nebo jím pověřenou osobou a skládá se formou testu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>. Zkouška se vyhodnotí a její výsledek Úřad obdrží bezprostředně po jejím vykonání automatizovaně. Provádí-li dodatečnou zkoušku pověřená osoba, hradí náklady na její vykonání žadatel.

(5) V žádosti musí být vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu uvedeno, zda je požadováno vydání osvědčení v listinné nebo elektronické podobě. Požaduje-li žadatel vydání osvědčení v elektronické podobě a nemá-li zpřístupněnou datovou schránku, uvede v žádosti rovněž elektronickou adresu, na niž je požaduje zaslat. Úřad odešle osvědčení v elektronické podobě prostřednictvím veřejné datové sítě do datové schránky nebo na uvedenou elektronickou adresu. Je-li osvědčení odesláno na elektronickou adresu uvedenou v žádosti, nabývá rozhodnutí o jeho vydání právní moci a právních účinků dnem odeslání.

(6) Držitel osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A2 otevřené kategorie provozu oznámí změnu údaje obsaženého v tomto osvědčení Úřadu do 15 dnů ode dne, kdy k ní došlo, a zároveň předloží doklady změnu prokazující. Úřad vydá nové osvědčení se změněnými údaji a s dobou platnosti odpovídající době platnosti původního osvědčení. Pro obsah oznámení a postup Úřadu se odstavec 5 použije obdobně.

(7) Porušil-li držitel osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A2 otevřené kategorie provozu závažným způsobem povinnost dálkově řídicího pilota stanovenou přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>, rozhodne Úřad o jeho nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému v této podkategorii. Dnem nabytí právní moci rozhodnutí pozbývá osvědčení platnosti. Bylo-li osvědčení vydáno v listinné podobě, odevzdá je osoba, o jejíž nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, Úřadu do 15 dnů ode dne nabytí právní moci

rozhodnutí. Osoba, o jejíž nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, může podat žádost o vydání nového osvědčení nejdříve po uplynutí 6 měsíců ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

#### § 54g

(1) Úřad vydá osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup> na žádost osoby, která nejdéle 3 měsíce před podáním žádosti úspěšně složila dodatečnou zkoušku z teoretických znalostí podle tohoto přímo použitelného předpisu. Osvědčení Úřad vydá namísto písemného vyhotovení rozhodnutí.

(2) Dodatečnou zkoušku provádí Úřad nebo jím pověřená osoba.

(3) Vykonat dodatečnou zkoušku může osoba, která

a) prokáže svoji totožnost a

b) je držitelem platného osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu.

(4) Před vykonáním dodatečné zkoušky Úřad nebo pověřená osoba ověří splnění podmínek podle odstavce 3. Dodatečná zkouška se provádí pomocí výpočetní techniky v místě určeném Úřadem nebo jím pověřenou osobou a skládá se formou testu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>. Zkouška se vyhodnotí a její výsledek Úřad obdrží bezprostředně po jejím vykonání automatizovaně. Provádí-li dodatečnou zkoušku pověřená osoba, hradí náklady na její vykonání žadatel.

(5) V žádosti musí být vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu uvedeno, zda je požadováno vydání osvědčení v listinné nebo elektronické podobě. Požaduje-li žadatel vydání osvědčení v elektronické podobě a nemá-li zpřístupněnou datovou schránku, uvede v žádosti rovněž elektronickou adresu, na niž je požaduje zaslat. Úřad odešle osvědčení v elektronické podobě prostřednictvím veřejné datové sítě do datové schránky nebo na uvedenou elektronickou adresu. Je-li osvědčení odesláno na elektronickou adresu uvedenou v žádosti, nabývá rozhodnutí o jeho vydání právní moci a právních účinků dnem odeslání.

(6) Držitel osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu oznámí změnu údaje obsaženého v tomto osvědčení Úřadu do 15 dnů ode dne, kdy k ní došlo, a zároveň předloží doklady změnu prokazující. Úřad vydá nové osvědčení se změněnými údaji a s dobou platnosti odpovídající době platnosti původního osvědčení. Pro obsah oznámení a postup Úřadu se odstavec 5 použije obdobně.

(7) Porušil-li držitel osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu závažným způsobem povinnost dálkově řídícího pilota stanovenou přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>, rozhodne Úřad o jeho nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem. Dnem nabytí právní moci rozhodnutí pozbývá osvědčení platnosti. Bylo-li osvědčení vydáno v listinné podobě, odevzdá je osoba, o jejíž nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, Úřadu do 15 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí. Osoba, o jejíž nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, může podat žádost o vydání nového osvědčení nejdříve po uplynutí 6 měsíců ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

#### § 54h

(1) Úřad může pověřit prováděním výuky a zkoušky pomocí výpočetní techniky podle § 54e odst. 2 písm. b) a dodatečné zkoušky podle § 54f a 54g osobu, která má právo k užívání nebytových prostor a vybavení nezbytných pro provádění těchto činností a která sama nebo prostřednictvím svého zaměstnance zajistí dohled nad jejich prováděním. V pověření Úřad stanoví podmínky pro zajištění řádného provádění těchto činností.

(2) Úřad pověření podle odstavce 1 odejme, pokud pověřená osoba

a) o to požádala,

b) přestala splňovat některou z podmínek pro pověření, nebo

c) porušila závažným způsobem povinnost stanovenou tímto zákonem nebo podmínku stanovenou v pověření.

#### § 54i

(1) Úřad na žádost držitele platného osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 nebo A2 otevřené kategorie provozu nebo držitele platného osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu vydá nové osvědčení, absolvoval-li žadatel školení k udržení teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotního systému pro příslušnou podkategorii otevřené kategorie provozu nebo v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu. Nové osvědčení Úřad vydá namísto písemného vyhotovení rozhodnutí.

(2) V žádosti musí být vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu uvedeno, zda je požadováno vydání osvědčení v listinné nebo elektronické podobě. Požaduje-li žadatel vydání osvědčení v elektronické podobě a nemá-li zpřístupněnou datovou schránku, uvede v žádosti rovněž elektronickou adresu, na niž je požaduje zaslat. Úřad odešle osvědčení v elektronické podobě prostřednictvím veřejné datové sítě do datové schránky nebo na uvedenou elektronickou adresu. Je-li osvědčení odesláno na elektronickou adresu uvedenou v žádosti, nabývá rozhodnutí o jeho vydání právní moci a právních účinků dnem odeslání.

(3) Školení provádí Úřad nebo jím pověřená osoba.

(4) Úřad může pověřit prováděním školení osobu, která

a) je odborně způsobilá k provádění tohoto školení nebo zajistí jeho provádění prostřednictvím svého odborně způsobilého zaměstnance a

b) má zpracovaný výukový plán zajišťující provádění školení v rozsahu témat stanovených přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>.

(5) Odborně způsobilým k provádění školení je ten, kdo

a) ukončil alespoň střední vzdělání s maturitní zkouškou,

b) má praxi nejméně 3 roky v provozování nebo řízení bezpilotních systémů a

c) úspěšně složil zkoušku před tříčlennou odbornou komisí, jejíž členy jmenuje a odvolává generální ředitel Úřadu.

(6) V pověření Úřad stanoví podmínky pro zajištění řádného provádění školení.

(7) Školení se provádí v místě určeném Úřadem nebo jím pověřenou osobou. Úřad nebo pověřená osoba ověří totožnost účastníka školení před jeho zahájením. Pověřená osoba provádí školení v souladu s výukovým plánem zajišťujícím provádění školení v rozsahu témat stanovených přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provoz bezpilotních

letadel<sup>38)</sup>. Pověřená osoba zašle potvrzení o absolvování školení účastníkem elektronicky Úřadu bezprostředně po jeho ukončení. Náklady na absolvování školení hradí jeho účastník.

(8) Úřad pověření odejme, pokud pověřená osoba

- a) o to požádala,
- b) přestala splňovat některou z podmínek pro pověření, nebo
- c) porušila závažným způsobem povinnost stanovenou tímto zákonem nebo podmínku stanovenou v pověření.

(9) Délku školení k udržení teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotního systému pro podkategorie otevřené kategorie provozu nebo v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu a obsah, formu a průběh zkoušky, jíž se prokazuje odborná způsobilost k provádění školení, stanoví prováděcí právní předpis.

#### § 54j

Úřad odejme pověření k provádění výcviku praktických dovedností potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup> udělené podle tohoto přímo použitelného předpisu, pokud pověřená osoba

- a) o to požádala,
- b) přestala splňovat některou z podmínek pro pověření stanovenou tímto přímo použitelným předpisem, nebo
- c) porušila závažným způsobem povinnost stanovenou tímto přímo použitelným předpisem.

#### § 54k

(1) Řídit bezpilotní systém ve specifické kategorii provozu, nejde-li o řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem nebo řízení bezpilotního systému členem spolku podle § 54o, může pouze osoba, která je držitelem potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu. Potvrzení vydá provozovatel bezpilotního systému, který je držitelem oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo lehkých bezpilotních systémů, osobě, která

a) je držitelem platného osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu,

b) absolvovala školení k získání teoretických znalostí a praktických dovedností potřebných k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu a

c) je s tímto provozovatelem bezpilotního systému ve smluvním vztahu, jehož předmětem je řízení bezpilotního systému pro tohoto provozovatele; to neplatí, jde-li o vydání potvrzení tomuto provozovateli bezpilotního systému.

(2) Provádění školení zajišťuje provozovatel bezpilotního systému, který je držitelem oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo lehkých bezpilotních systémů,

a) v rozsahu a způsobem, který je stanoven v dokladu osvědčujícím oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo v osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů, a

b) ve spolupráci s osobou pověřenou Úřadem na základě smlouvy, kterou s ní provozovatel bezpilotního systému uzavřel.

(3) Úřad pověří k uskutečňování spolupráce s provozovatelem bezpilotního systému při provádění školení osobu, která je k tomu odborně způsobilá nebo zajistí její uskutečňování prostřednictvím svého odborně způsobilého zaměstnance. Odborně způsobilým je ten, kdo

- a) ukončil alespoň střední vzdělání s maturitní zkouškou,
- b) má praxi nejméně 3 roky v provozování nebo řízení bezpilotních systémů a
- c) úspěšně složil zkoušku před tříčlennou odbornou komisí, jejíž členy jmenuje a odvolává generální ředitel Úřadu.

(4) V pověření Úřad stanoví podmínky pro uskutečňování řádné spolupráce s provozovatelem bezpilotního systému při provádění školení. Uskutečňovat spolupráci nesmí ten, jehož poměr k provozovateli bezpilotního systému nebo jím vykonávané činnosti anebo k dálkově řídicímu pilotu ohrožuje její řádné uskutečňování.

(5) Úřad pověření odejme, pokud pověřená osoba

- a) o to požádala, nebo
- b) porušila závažným způsobem povinnost stanovenou tímto zákonem nebo podmínku stanovenou v pověření.

(6) Porušil-li držitel potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu závažným způsobem povinnost dálkově řídicího pilota stanovenou přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>, rozhodne Úřad o jeho nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému v této kategorii. Účastníkem řízení je rovněž provozovatel bezpilotního systému, který potvrzení vydal. Osobě, o jejíž nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, může provozovatel bezpilotního systému vydat nové potvrzení nejdříve po uplynutí 6 měsíců ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí. Zjistí-li Úřad, že potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu bylo osobě vydáno před uplynutím této lhůty jiným provozovatelem bezpilotního systému, sdělí mu bezodkladně tuto skutečnost a vyzve držitele takto vydaného potvrzení k jeho vrácení provozovateli bezpilotního systému.

(7) Držitel potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu vrátí toto potvrzení provozovateli bezpilotního systému, který mu je vydal, bezodkladně poté, co

- a) přestal být držitelem platného osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu,
- b) bylo rozhodnuto o jeho nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu,
- c) zanikl jeho smluvní vztah s provozovatelem bezpilotního systému, jehož předmětem bylo řízení bezpilotního systému pro tohoto provozovatele, nebo
- d) byl Úřadem podle odstavce 6 vyzván k jeho vrácení.

(8) Došlo-li u držitele potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu, který toto potvrzení vydal, ke skutečnosti podle odstavce 7 písm. a) nebo b), nesmí do doby opětovného vydání osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu nebo do doby vydání nového potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu řídit bezpilotní systém ve specifické kategorii provozu, nejde-li o řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem nebo řízení bezpilotního systému členem spolku podle § 54o.

(9) Provozovatel bezpilotního systému bezodkladně poté, co

a) vydá potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu, zašle jeho kopii Úřadu, a

b) u držitele jím vydaného potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu nastal důvod pro jeho vrácení podle odstavce 7 písm. a) nebo c), sdělí tuto skutečnost Úřadu.

(10) Vzor potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu, témata, která musí zahrnovat školení k získání teoretických znalostí a praktických dovedností potřebných k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu, a obsah, formu a průběh zkoušky, již se prokazuje odborná způsobilost k uskutečňování spolupráce s provozovatelem bezpilotního systému při provádění školení, stanoví prováděcí právní předpis.

#### § 54l

(1) Registr dálkově řídicích pilotů je informačním systémem veřejné správy, jehož správcem je Úřad. V registru jsou vedeny údaje o držiteli dokladu osvědčujícího způsobilost k řízení bezpilotního systému, jimiž jsou

a) jméno, popřípadě jména, a příjmení,

b) datum narození,

c) adresa pobytu a

d) údaje o způsobilosti k řízení bezpilotního systému.

(2) Úřad zajistí způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup poskytnutí údajů vedených v registru dálkově řídicích pilotů Ministerstvu dopravy, Ministerstvu obrany a Policii České republiky. Úřad rovněž poskytne údaje vedené v registru na žádost osobě, která prokáže právní zájem na jejich poskytnutí.

(3) Údaje vedené v registru dálkově řídicích pilotů se uchovávají po dobu platnosti dokladu osvědčujícího způsobilost k řízení bezpilotního systému a dále 5 let po jejím uplynutí.

(4) Údaje o způsobilosti k řízení bezpilotního systému, které jsou vedeny v registru dálkově řídicích pilotů, stanoví prováděcí právní předpis.

#### § 54m

(1) Policie České republiky a Úřad mohou vyzvat dálkově řídicího pilota k

a) prokázání jeho totožnosti,

b) předložení dokladu osvědčujícího jeho způsobilost k řízení bezpilotního systému,

c) podrobení se orientačnímu vyšetření nebo odbornému lékařskému vyšetření podle zákona o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, nebo

d) přerušení letu bezpilotního letadla za účelem výkonu kontroly nebo ukončení ohrožení bezpečnosti létání.

(2) Dálkově řídicí pilot je povinen výzvě podle odstavce 1 vyhovět.

#### § 54n

Úřad na žádost rozhodne o udělení výjimky ze stanovené maximální výšky letu bezpilotního letadla<sup>41)</sup> provozovaného v otevřené kategorii provozu nebo specifické kategorii provozu v souladu se standardním scénářem podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>, nebude-li udělením výjimky ohrožena bezpečnost

létání a prokáže-li žadatel oprávněný zájem na jejím udělení. Lhůta pro vydání rozhodnutí činí 5 pracovních dnů.

Díl 3

## **Spolky**

§ 54o

### **Provozování a řízení bezpilotních systémů v rámci spolku**

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“).

§ 54p

### **Oprávnění spolku**

(1) Úřad udělí oprávnění spolku na žádost spolku, pokud

a) má sídlo na území České republiky,

b) má zřízenou kontrolní komisi,

c) členové jeho statutárního orgánu a kontrolní komise jsou bezúhonní,

d) alespoň 1 člen statutárního orgánu a 1 člen kontrolní komise mají praxi nejméně 3 roky v provozování nebo řízení bezpilotních systémů,

e) osoby, které budou zajišťovat školení členů spolku řídících bezpilotní systémy, mají praxi nejméně 3 roky v provozování nebo řízení bezpilotních systémů a

f) má vnitřní organizační strukturu, systém řízení jakosti, systém vnitřní kontroly a pravidla, které zajišťují bezpečné provozování a řízení bezpilotních systémů z hlediska

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

2. plnění podmínek stanovených přímo použitelným předpisem upravujícím provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>, od nichž se žadatel nehodlá odchýlit, a

3. plnění povinností uvedených v odstavci 5.

(2) V žádosti musí být vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu vymezeny podmínky stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>, od nichž se žadatel hodlá odchýlit, a podmínky, které se uplatní namísto nich. K žádosti o udělení oprávnění spolku musí být přiloženy

a) doklad ne starší než 3 měsíce prokazující splnění podmínky bezúhonnosti člena statutárního orgánu nebo kontrolní komise, je-li občanem jiného státu, vydaný státem, jehož je tato osoba občanem, nebo čestné prohlášení, pokud tento stát takový doklad nevydává; u občana jiného členského státu Evropské unie může být tento doklad nahrazen výpisem z Rejstříku trestů s přílohou obsahující informace zapsané v evidenci trestů jiného členského státu Evropské unie,

b) vyhodnocení provozních rizik z hledisek uvedených v odstavci 1 písm. f) bodě 1 a

c) další doklady prokazující splnění podmínek uvedených v odstavci 1 písm. d) až f).

(3) Za bezúhonnou se pro účely řízení o žádosti o udělení oprávnění spolku považuje fyzická osoba, která nebyla pravomocně odsouzena pro úmyslný trestný čin ani nebyla pravomocně odsouzena pro trestný čin spáchaný z nedbalosti v souvislosti s provozováním



nebo řízením bezpilotního systému, pokud se na ni nehledí, jako by nebyla odsouzena. Pro účely ověření bezúhonnosti si Úřad vyžádá výpis z evidence Rejstříku trestů. Žádost o vydání výpisu a výpis z evidence Rejstříku trestů se předávají v elektronické podobě způsobem umožňujícím dálkový přístup. Pro účely ověření bezúhonnosti je Úřad rovněž oprávněn vyžádat si od soudu stejnopis pravomocného rozhodnutí. Neobsahuje-li rozhodnutí skutečnosti rozhodné pro ověření bezúhonnosti, je Úřad oprávněn nahlížet do těch částí trestního spisu, které tyto skutečnosti obsahují.

(4) Držitel oprávnění spolku (dále jen „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 provozovat nebo řídit bezpilotní systém.

#### (5) Oprávněný spolek

a) zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup pravidla zajišťující bezpečné provozování a řízení bezpilotních systémů z hledisek uvedených v odstavci 1 písm. f) upravená podle odstavce 4 (dále jen „pravidla spolku“),

b) prokazatelně seznámí své členy, kteří hodlají provozovat nebo řídit bezpilotní systém, s pravidly spolku,

c) zajistí, aby jeho členové řídící bezpilotní systém absolvovali školení k získání teoretických znalostí, popřípadě praktických dovedností, potřebných k řízení bezpilotního systému v rozsahu a způsobem, který je stanoven v oprávnění spolku, a po absolvování tohoto školení vydá těmto členům průkaz člena spolku řídícího bezpilotní systém,

d) vede seznam svých členů provozujících nebo řídících bezpilotní systém a tento seznam průběžně aktualizuje,

e) zajistí, aby létání bezpilotních letadel probíhalo v souladu s pravidly užívání vzdušného prostoru České republiky vymezenými opatřeními obecné povahy a pokyny vydanými podle § 44 odst. 5 nebo § 44h odst. 5 a v místě, v němž lze důvodně očekávat, že nebudou ohroženy osoby, které se nepodílejí na provozu bezpilotních systémů nebo s jejich provozem nejsou obeznámeny,

f) provádí dohled nad provozováním a řízením bezpilotních systémů a přijímá opatření k nápravě v případě zjištění porušení pravidel spolku,

g) na základě vnitřní kontroly prováděné v rámci systému vnitřní kontroly předloží Úřadu vždy nejpozději do 31. března písemnou zprávu o výsledcích této kontroly za období předcházejícího kalendářního roku,

h) se zdrží výkonu podnikání nebo jiné výdělečné činnosti jako činnosti hlavní a

i) prokazatelně a bezodkladně oznámí osobě, která byla členem spolku provozujícím nebo řídícím bezpilotní systém, skutečnost, že její členství ve spolku zaniklo.

(6) Oprávněný spolek oznámí Úřadu změnu skutečnosti, na jejímž základě bylo oprávnění spolku uděleno, do 15 dnů ode dne, kdy k ní došlo, a zároveň předloží doklady tuto změnu prokazující. Úřad rozhodnutí o udělení oprávnění spolku změní, jde-li o skutečnost v tomto rozhodnutí uvedenou a jsou-li i nadále v rozsahu oznámené změny splněny podmínky pro udělení oprávnění spolku.

(7) Úřad oprávnění spolku odejme, požádal-li o oprávněný spolek. 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.

(8) Vyhoví-li Úřad žádosti oprávněného spolku o udělení nového oprávnění spolku, zaniká dosavadní oprávnění spolku dnem nabytí právní moci rozhodnutí, jímž bylo této žádosti vyhověno.

(9) Úřad zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup rozhodnutí o

- a) udělení oprávnění spolku,
- b) změně rozhodnutí o udělení oprávnění spolku, nebo
- c) omezení nebo odnětí oprávnění spolku.

(10) Údaje, které musí být uvedeny ve vyhodnocení provozních rizik a ve zprávě o vnitřní kontrole, stanoví prováděcí právní předpis.

#### § 54q

### **Povinnosti člena oprávněného spolku a povinnost spojená se zánikem členství v oprávněném spolku**

(1) Člen oprávněného spolku provozující nebo řídící bezpilotní systém dodržuje pravidla spolku.

(2) Stanoví-li tak pravidla spolku nebo přímo použitelný předpis Evropské unie upravující pojištění leteckých dopravců a provozovatelů letadel<sup>10a)</sup>, musí mít člen oprávněného spolku provozující bezpilotní systém sjednáno pojištění odpovědnosti za škody z provozu bezpilotního systému a zapláceno pojistné s minimální výší pojistného plnění stanovenou pravidly spolku nebo tímto přímo použitelným předpisem.

(3) Osoba, jejíž členství v oprávněném spolku zaniklo, vrátí spolku průkaz člena spolku řídícího bezpilotní systém do 15 dnů ode dne, kdy se o této skutečnosti dozvěděla. Byl-li průkaz člena spolku řídícího bezpilotní systém vydán v elektronické podobě, nesmí osoba, jejíž členství ve spolku zaniklo, tento průkaz používat.

#### Díl 4

### **Společná informační služba a služby pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů**

#### § 54r

### **Zveřejňování údajů o poskytovatelích služeb**

Úřad zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup údaje o poskytovatelích společné informační služby a poskytovatelích služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů, jímž vydal osvědčení podle tohoto přímo použitelného předpisu. Zveřejňovanými údaji jsou obchodní firma, název nebo jméno, popřípadě jména, a příjmení, adresa sídla a identifikační číslo poskytovatele, bylo-li přiděleno, a dále vymezení jím poskytovaných služeb.

#### § 54s

### **Odnímání oprávnění k poskytování služeb**

(1) Úřad odejme oprávnění k poskytování služeb poskytovatelem společné informační služby nebo poskytovatelem služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů podle přímo

použitelného předpisu Evropské unie upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů, pokud poskytovatel

- a) o to požádal,
- b) přestal splňovat podmínky pro udělení oprávnění stanovené tímto přímo použitelným předpisem, nebo
- c) neposkytuje službu pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů v rozsahu nebo způsobem podle tohoto přímo použitelného předpisu nebo porušil závažným způsobem jinou jím stanovenou povinnost.

(2) Rozhodl-li Úřad o odnětí oprávnění k poskytování služeb poskytovatelem společné informační služby nebo poskytovatelem služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů, odevzdá poskytovatel osvědčení dokládající toto oprávnění Úřadu do 15 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí.

## Díl 5

### **Použití ustanovení zákona a předpisů Evropské unie na bezpilotní systémy**

#### § 54t

(1) Na bezpilotní systémy, jejich registraci a způsobilost, osoby vykonávající činnosti související se zajištěním jejich bezpečného a plynulého provozu, létání bezpilotních letadel ve vzdušném prostoru České republiky, oznamování jiných než vážných incidentů souvisejících s provozem bezpilotních systémů a létání bezpilotních letadel za účelem rekreace, individuální potřeby, sportu nebo výcviku pilotů se nepoužijí

- a) části druhá a třetí,
- b) část pátá hlavy II a III, s výjimkou § 50, 50a a 53,
- c) § 55b odst. 1 a
- d) část sedmá.

(2) Na projektování, výrobu, údržbu, provoz a řízení bezpilotního systému v otevřené nebo specifické kategorii provozu pro celní, policejní, záchranné nebo hasičské účely se přímo použitelný předpis Evropské unie upravující společná pravidla v oblasti civilního letectví<sup>1c)</sup> a přímo použitelné předpisy Evropské unie vydané na jeho základě použijí.

---

<sup>40)</sup> Zákon č. 250/2017 Sb., o elektronické identifikaci, ve znění pozdějších předpisů.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu a o zrušení směrnice 1999/93/ES, v platném znění.

<sup>41)</sup> Bod UAS.OPEN.010 odst. 3, bod UAS.STS-01.010 odst. 2 a bod UAS.STS-02.010 odst. 2 přílohy prováděcího nařízení (EU) 2019/947, v platném znění.

Dosavadní hlava IV se označuje jako hlava V.

*CELEX: 32018R1139*

*CELEX: 32019R0947*

*CELEX: 32020R0639*

19. V § 78 se na konci textu věty první doplňují slova „; to neplatí pro uskutečňování leteckého veřejného vystoupení bezpilotními systémy v otevřené kategorii provozu nebo oprávněným spolkem“.

20. V § 85e odst. 1 se věta první nahrazuje větou „Každý, u něhož to vyžaduje přímo použitelný předpis Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy<sup>23)</sup>, musí být spolehlivý.“.

*CELEX: 32019R0103*

*CELEX: 32019R1583*

21. V § 85e odst. 2 větě první se část věty za středníkem včetně středníku zrušuje.

*CELEX: 32019R0103*

22. V § 85e odst. 2 větě druhé se slova „službu u“ nahrazují slovy „službu nebo závislou práci u Ministerstva obrany“.

23. V § 85e odst. 3 písmeno d) zní:

„d) vymezení činnosti, kterou žadatel hodlá vykonávat a k jejímuž výkonu musí být spolehlivý,“.

24. V § 85e odst. 3 písm. e) se za slovo „žádosti“ vkládají slova „nebo, byl-li žadatel v období 5 let před podáním žádosti Úřadem vydán doklad o spolehlivosti, za období ode dne vydání předchozího dokladu o spolehlivosti do dne podání žádosti“.

25. V § 85f odst. 2 větě první se slova „s jejím vstupem bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru“ nahrazují slovy „s činností, již hodlá vykonávat a k jejímu výkonu musí být spolehlivá,“.

26. V § 85h větě první se slova „10 dnů“ nahrazují slovy „15 dnů“.

27. V § 85h větě třetí se slova „20 dnů“ nahrazují slovy „25 dnů“.

28. V § 85h se věta poslední nahrazuje větou „Obsahuje-li závazné stanovisko nebo jeho podklady utajované informace, nelze do těchto písemností nahlížet a jsou uchovávány odděleně mimo spis. V případě, že podklady pro vydání závazného stanoviska obsahují utajované informace, v odůvodnění závazného stanoviska se na tyto podklady odkáže takovým způsobem, aby nebyl zmařen účel jejich utajení; není-li to možné, uvedou se v odůvodnění závazného stanoviska pouze v obecné rovině skutečnosti, které z těchto podkladů vyplývají.“.

29. V § 85j odst. 1 větě první se slova „a doba jeho platnosti činí 5 let“ zrušují.

*CELEX: 32019R0103*

30. V § 85j odst. 1 větě druhé se slova „která mu umožnila vstup bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru“ nahrazují slovy „pro kterou vykonává činnost, k jejímuž výkonu musí být spolehlivý, a provozovateli letiště, vydal-li mu letištní identifikační průkaz“.

31. V § 85j se na konci odstavce 1 doplňuje věta „Doklad o spolehlivosti je platný po dobu 1 roku od jeho vydání.“.

*CELEX: 32019R0103*

32. V § 85j odst. 4 větě první se slova „která mu umožnila vstup bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru“ nahrazují slovy „pro kterou vykonává činnost, k jejímuž výkonu musí být spolehlivý, a provozovateli letiště, vydal-li mu letištní identifikační průkaz“.

33. V § 85l odst. 1 větě první se slova „jejich šetření“ nahrazují slovy „šetření Policie České republiky“.

**34. § 85v se včetně nadpisu zrušuje.**

*CELEX: 32019R0103*

**35.** V § 85w se slova „tyto osoby absolvovaly odbornou přípravu v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy<sup>23)</sup>“ nahrazují slovy „pracovní činnosti stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy<sup>23)</sup> vykonávaly fyzické osoby, které úspěšně absolvovaly odbornou přípravu“.

**36.** V § 88 odst. 1 písm. j) se slova „Evropské agentury pro bezpečnost letectví a do výboru ustanoveného podle přímo použitelného předpisu Evropské unie<sup>1c)</sup>“ nahrazují slovy „Agentury a do výboru ustanoveného podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího společná pravidla v oblasti civilního letectví<sup>1c)</sup>“.

**37.** V § 89 odst. 1 písm. a) se slova „Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví“ nahrazují slovem „Agenturou“.

**38.** V § 89 odst. 2 písm. g) se slova „kterým se omezuje nebo zakazuje“ nahrazují slovy „jímž se vymezují pravidla“.

**39.** V § 89 odst. 2 písm. o) se bod 2 zrušuje.

Dosavadní body 3 až 7 se označují jako body 2 až 6.

**40.** V § 89 se na konci odstavce 2 tečka nahrazuje čárkou a doplňují se písmena x) a y), která znějí:

„x) plní úkoly příslušného úřadu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup> a přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů, s výjimkou úkolů plněných Ústavem, a

y) je správcem registru dálkově řídicích pilotů.“.

*CELEX: 32019R0947*

**41.** V § 92 odst. 1 písm. k) a v § 93 odst. 1 písm. f) se slova „bodů 7“ nahrazují slovy „bodů 6“.

**42.** Poznámka pod čarou č. 26 zní:

„<sup>26)</sup> Například nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139, prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (ES) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010, v platném znění.“.

**43.** V § 92a odst. 1 se za písmeno b) vkládá nové písmeno c), které zní:

„c) v rozporu s § 85e odst. 1 není spolehlivá, ačkoliv to u ní vyžaduje přímo použitelný předpis Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy<sup>23)</sup>“.

Dosavadní písmena c) až g) se označují jako písmena d) až h).

**44.** Poznámka pod čarou č. 27 zní:

„<sup>27)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998, v platném znění.“.

**45.** V § 92a odst. 3 písm. a) se slova „písm. c) nebo g)“ nahrazují slovy „písm. d) nebo h)“.

**46.** V § 92a odst. 3 písm. b) se slova „d), e) nebo g)“ nahrazují slovy „c), e), f) nebo h)“.

47. V § 92a odst. 3 písm. c) se slova „písm. f) nebo g)“ nahrazují slovy „písm. g) nebo h)“.

48. Poznámka pod čarou č. 28 zní:

„<sup>28)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139.

Nařízení Komise (EU) 2015/340.“

49. Za § 92b se vkládá nový § 92c, který včetně nadpisu a poznámky pod čarou č. 42 zní:

„§ 92c

### **Přestupky na úseku řízení a provozování bezpilotních systémů**

(1) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>

a) jako dálkově řídící pilot

1. řídí bezpilotní systém, aniž by byla držitelem platného dokladu osvědčujícího její způsobilost k řízení bezpilotního systému nebo v době, kdy nesmí řídit bezpilotní systém z důvodu podle § 54k odst. 8,
2. řídí bezpilotní systém pod vlivem alkoholu,
3. řídí bezpilotní systém ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje, nebo pod vlivem jiné návykové látky,
4. při řízení bezpilotního systému neudrží bezpilotní letadlo ve vizuálním dohledu, neprovede dostatečnou vizuální kontrolu vzdušného prostoru v okolí bezpilotního letadla nebo nepřeruší let bezpilotního letadla ohrožující bezpečnost létání,
5. při řízení bezpilotního systému poruší pravidlo užívání vzdušného prostoru České republiky vymezené opatřením obecné povahy, pokyn vydaný podle § 44 odst. 5 nebo § 44h odst. 5 nebo provozní omezení stanovené tímto přímo použitelným předpisem, přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění letů ve vzdušném prostoru<sup>26)</sup>, dokladem osvědčujícím oprávnění k provozu bezpilotních systémů, osvědčením provozovatele lehkých bezpilotních systémů nebo pravidly spolku,
6. řídí bezpilotní systém v oblasti zásahu složek integrovaného záchranného systému nebo v její blízkosti,
7. nesplní některou z povinností stanovených tímto přímo použitelným předpisem a způsobí tím nehodu, nebo
8. nesplní jinou tímto přímo použitelným předpisem stanovenou povinnost dálkově řídícího pilota před zahájením nebo během letu bezpilotního letadla,

b) provozuje bezpilotní systém ve specifické kategorii provozu bez oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo prohlášení o souladu se standardním scénářem,

c) jako provozovatel bezpilotního systému

1. provozuje bezpilotní systém nesplňující technické požadavky stanovené tímto přímo použitelným předpisem, přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím bezpilotní systémy<sup>42)</sup> nebo oprávněním k provozu bezpilotních systémů,
2. nezajistí, aby jí provozovaný bezpilotní systém byl řízen pilotem, který dosáhl věku 16 let,
3. není zapsána v registru provozovatelů bezpilotních systémů,
4. neuvede své registrační číslo na bezpilotním letadlu,

5. nenahlásí Ústavu ve stanovené lhůtě nebo stanoveným způsobem událost související s bezpečností jí provozovaného bezpilotního systému, nebo
6. nesplní některou z povinností stanovených tímto přímo použitelným předpisem a způsobí tím nehodu,

d) jako provozovatel bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu

1. provozuje bezpilotní systém v rozporu s podmínkami stanovenými dokladem osvědčujícím oprávnění k provozu bezpilotních systémů,
2. nezajistí dodržení provozních omezení stanovených tímto přímo použitelným předpisem, přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění letů ve vzdušném prostoru<sup>26)</sup>, dokladem osvědčujícím oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo pravidly spolku,
3. pravidelně nevyhodnocuje dostatečnost přijatých opatření ke zmírnění rizik nebo je neaktualizuje,
4. nepožádá o změnu oprávnění k provozu bezpilotních systémů, nebo
5. neoznámí Úřadu změnu údaje obsaženého v prohlášení o souladu se standardním scénářem, nebo

e) jako provozovatel bezpilotního systému nesplní jinou tímto přímo použitelným předpisem stanovenou povinnost provozovatele bezpilotního systému.

(2) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů jako provozovatel bezpilotního systému

a) provozuje bezpilotní systém, aniž by dodržela pravidla užívání vzdušného prostoru České republiky vymezená opatřením obecné povahy vydaným podle § 44g nebo využila služby pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů poskytované v části vzdušného prostoru České republiky vymezené tímto opatřením obecné povahy, nebo

b) před zahájením nebo během letu bezpilotního letadla nesplní některou z povinností stanovených tímto přímo použitelným předpisem.

(3) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že

a) jako držitel

1. osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu v rozporu s § 54e odst. 7 neoznámí ve stanovené lhůtě změnu údaje obsaženého v tomto osvědčení nebo nepředloží doklady tuto změnu prokazující,
2. osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu, o jehož nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, v rozporu s § 54e odst. 8 neodevzdá toto osvědčení ve stanovené lhůtě Úřadu,
3. osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A2 otevřené kategorie provozu v rozporu s § 54f odst. 6 neoznámí ve stanovené lhůtě změnu údaje obsaženého v tomto osvědčení nebo nepředloží doklady tuto změnu prokazující,
4. osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A2 otevřené kategorie provozu, o jehož nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, v rozporu s § 54f odst. 7 neodevzdá toto osvědčení ve stanovené lhůtě Úřadu,

5. osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu v rozporu s § 54g odst. 6 neoznámí ve stanovené lhůtě změnu údaje obsaženého v tomto osvědčení nebo nepředloží doklady tuto změnu prokazující,
  6. osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu, o jehož nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, v rozporu s § 54g odst. 7 neodevzdá toto osvědčení ve stanovené lhůtě Úřadu, nebo
  7. potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu v rozporu s § 54k odst. 7 nevrátí ve stanovené lhůtě toto potvrzení provozovateli bezpilotního systému,
- b) jako dálkově řídicí pilot v rozporu s § 54m odst. 2 nevyhoví výzvě Policie České republiky nebo Úřadu k
1. prokázání své totožnosti,
  2. předložení dokladu osvědčujícího její způsobilost k řízení bezpilotního systému,
  3. podrobení se orientačnímu vyšetření nebo odbornému lékařskému vyšetření, nebo
  4. přerušování letu bezpilotního letadla,
- c) jako provozovatel bezpilotního systému
1. v rozporu s § 54a odst. 5 neoznámí ve stanovené lhůtě Úřadu změnu údaje zapsaného v registru provozovatelů bezpilotních systémů,
  2. v rozporu s § 54c odst. 2 nebo 3 neodevzdá ve stanovené lhůtě doklad osvědčující oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů,
  3. v rozporu s § 54d nebo přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím pojištění leteckých dopravců a provozovatelů letadel<sup>10a)</sup> nemá sjednáno pojištění odpovědnosti za škody z provozu bezpilotního systému s minimální stanovenou výší pojistného plnění nebo zapláceno pojistné,
  4. v rozporu s § 54k odst. 1 nevydá potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu nebo toto potvrzení vydá, aniž jsou pro to splněny podmínky,
  5. v rozporu s § 54k odst. 2 nezajistí provádění školení ve stanoveném rozsahu, stanoveným způsobem nebo ve spolupráci s osobou pověřenou úřadem,
  6. v rozporu s § 54k odst. 9 písm. a) nezašle ve stanovené lhůtě kopii jí vydaného potvrzení o způsobilosti dálkově řídicího pilota ve specifické kategorii provozu Úřadu, nebo
  7. v rozporu s § 54k odst. 9 písm. b) nesdělí ve stanovené lhůtě Úřadu, že u držitele jí vydaného potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu nastal důvod pro jeho vrácení,
- d) jako člen oprávněného spolku
1. v rozporu s § 54p odst. 4 provozuje nebo řídí bezpilotní systém, nebo
  2. provozující bezpilotní systém v rozporu s § 54q odst. 2 nemá sjednáno pojištění odpovědnosti za škody z provozu bezpilotního systému s minimální stanovenou výší pojistného plnění nebo zapláceno pojistné, nebo



e) jako osoba, jejíž členství v oprávněném spolku zaniklo, v rozporu s § 54q odst. 3 použije průkaz člena oprávněného spolku řídicího bezpilotní systém nebo tento průkaz nevrátí ve stanovené lhůtě.

(4) Za přestupek lze uložit pokutu

- a) do 50 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 2, 3 nebo 8, písm. d) bodu 5 nebo písm. e), odstavce 2 písm. b) nebo odstavce 3 písm. a), písm. b) bodu 1, 2 nebo 3, písm. c) bodu 1, 2 nebo 7 nebo písm. e),
- b) do 75 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 4 nebo 6, písm. c) bodu 2 nebo 5 nebo písm. d) bodu 3 nebo 4 nebo odstavce 3 písm. c) bodu 6,
- c) do 100 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 1, 5 nebo 7, písm. b), písm. c) bodu 1, 3 nebo 4 nebo písm. d) bodu 1 nebo 2, odstavce 2 písm. a) nebo odstavce 3 písm. b) bodu 4, písm. c) bodu 3, 4 nebo 5 nebo písm. d), nebo
- d) do 3 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. c) bodu 6.

---

<sup>42)</sup> Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, v platném znění.“.

*CELEX: 32018R1139*

**50.** V § 93 odst. 1 písm. i) se slova „o společných pravidlech v oblasti civilního letectví<sup>30)</sup>“ nahrazují slovy „upravujícího společná pravidla v oblasti civilního letectví<sup>1c)</sup>““.

*CELEX: 32018R1139*

Poznámka pod čarou č. 30 se zrušuje.

**51.** V § 93a odst. 2 písmeno h) zní:

„h) zaměstnavatel fyzické osoby, která má vykonávat pracovní činnosti stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy<sup>23)</sup>, v rozporu s § 85w nezajistí, aby tyto pracovní činnosti vykonávaly fyzické osoby, které úspěšně absolvovaly odbornou přípravu,“.

**52.** Za § 93c se vkládá nový § 93d, který včetně nadpisu zní:

„§ 93d

**Přestupky právnických a podnikajících fyzických osob na úseku  
provozování bezpilotních systémů**

(1) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provoz bezpilotních letadel<sup>38)</sup>

a) provozuje bezpilotní systém ve specifické kategorii provozu bez oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo prohlášení o souladu se standardním scénářem,

b) jako provozovatel bezpilotního systému

1. provozuje bezpilotní systém nesplňující technické požadavky stanovené tímto přímo použitelným předpisem, přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím bezpilotní systémy<sup>42)</sup>, dokladem osvědčujícím oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo osvědčením provozovatele lehkých bezpilotních systémů,
2. nezajistí, aby jí provozovaný bezpilotní systém byl řízen pilotem, který dosáhl věku 16 let,

3. není zapsána v registru provozovatelů bezpilotních systémů,
4. neuvede své registrační číslo na bezpilotním letadlu,
5. nenahlásí Ústavu ve stanovené lhůtě nebo stanoveným způsobem událost související s bezpečností jí provozovaného bezpilotního systému, nebo
6. nesplní některou z povinností stanovených tímto přímo použitelným předpisem a způsobí tím nehodu,

c) jako provozovatel bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu

1. provozuje bezpilotní systém v rozporu s podmínkami stanovenými dokladem osvědčujícím oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo osvědčením provozovatele lehkých bezpilotních systémů,
2. nezajistí dodržení provozních omezení stanovených tímto přímo použitelným předpisem, přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provádění letů ve vzdušném prostoru<sup>26)</sup>, dokladem osvědčujícím oprávnění k provozu bezpilotních systémů, osvědčením provozovatele lehkých bezpilotních systémů nebo pravidly spolku,
3. pravidelně nevyhodnocuje dostatečnost přijatých opatření ke zmírnění rizik nebo je neaktualizuje,
4. nepožádá o změnu oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo lehkých bezpilotních systémů,
5. neoznámí Úřadu změnu údaje obsaženého v prohlášení o souladu se standardním scénářem,
6. neudrží jí zavedený systém řízení bezpečnosti provozovatele lehkých bezpilotních systémů,
7. neaktualizuje příručku k osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů nebo takto aktualizovanou příručku nepředloží Úřadu, nebo
8. neposkytne části příručky k osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů zaměstnancům, nebo

d) jako provozovatel bezpilotního systému nesplní jinou tímto přímo použitelným předpisem stanovenou povinnost provozovatele bezpilotního systému.

(2) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů

- a) poskytuje společnou informační službu nebo službu pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů bez oprávnění,
- b) jako poskytovatel společné informační služby nebo poskytovatel služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů neposkytuje službu v rozsahu nebo způsobem podle tohoto přímo použitelného předpisu,
- c) jako poskytovatel služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů nepřijme opatření ke koordinaci činností s poskytovateli letových provozních služeb, nebo
- d) jako provozovatel bezpilotního systému

1. provozuje bezpilotní systém, aniž by dodržela pravidla užívání vzdušného prostoru České republiky vymezená opatřením obecné povahy vydaným podle § 44g nebo využila služby

pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů poskytované v části vzdušeného prostoru České republiky vymezené tímto opatřením obecné povahy, nebo

2. před zahájením nebo během letu bezpilotního letadla nesplní některou z povinností stanovených tímto přímo použitelným předpisem.

(3) Právnícká nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že

a) jako provozovatel bezpilotního systému

1. v rozporu s § 54a odst. 5 neoznámí ve stanovené lhůtě Úřadu změnu údaje zapsaného v registru provozovatelů bezpilotních systémů,
2. v rozporu s § 54c odst. 2 nebo 3 neodevzdá ve stanovené lhůtě doklad osvědčující oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů,
3. v rozporu s § 54d nebo přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím pojištění leteckých dopravců a provozovatelů letadel<sup>10a)</sup> nemá sjednáno pojištění odpovědnosti za škody z provozu bezpilotního systému s minimální stanovenou výší pojistného plnění nebo zapláceno pojistné,
4. v rozporu s § 54k odst. 1 nevydá potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu nebo toto potvrzení vydá, aniž jsou pro to splněny podmínky,
5. v rozporu s § 54k odst. 2 nezajistí provádění školení ve stanoveném rozsahu, stanoveným způsobem nebo ve spolupráci s osobou pověřenou Úřadem,
6. v rozporu s § 54k odst. 9 písm. a) nezašle ve stanovené lhůtě kopii jí vydaného potvrzení o způsobilosti dálkově řídicího pilota ve specifické kategorii provozu Úřadu, nebo
7. v rozporu s § 54k odst. 9 písm. b) nesdělí ve stanovené lhůtě Úřadu, že u držitele jí vydaného potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu nastal důvod pro jeho vrácení,

b) jako oprávněný spolek

1. v rozporu s § 54p odst. 5 písm. a) nezveřejní pravidla spolku,
2. v rozporu s § 54p odst. 5 písm. b) neseznámí své členy, kteří hodlají provozovat nebo řídit bezpilotní systém, s pravidly spolku,
3. v rozporu s § 54p odst. 5 písm. c) nezajistí, aby jeho členové řídicí bezpilotní systém absolvovali stanovené školení nebo těmto členům nevydá po absolvování tohoto školení průkaz člena spolku řídicího bezpilotní systém,
4. v rozporu s § 54p odst. 5 písm. d) nevede seznam svých členů provozujících nebo řídicích bezpilotní systém nebo tento seznam průběžně neaktualizuje,
5. v rozporu s § 54p odst. 5 písm. e) nezajistí, aby létání bezpilotních letadel probíhalo v souladu s pravidly užívání vzdušného prostoru České republiky vymezenými opatřením obecné povahy nebo pokyny vydanými podle § 44 odst. 5 nebo § 44h odst. 5 anebo ve stanovených místech,
6. v rozporu s § 54p odst. 5 písm. f) neprovádí dohled nad provozováním a řízením bezpilotních systémů nebo nepřijme opatření k nápravě v případě zjištění porušení pravidel spolku,

7. v rozporu s § 54p odst. 5 písm. g) nepředloží ve stanovené lhůtě Úřadu písemnou zprávu o výsledcích vnitřní kontroly,
8. v rozporu s § 54p odst. 5 písm. h) se nezdrží výkonu podnikání nebo jiné výdělečné činnosti jako činnosti hlavní,
9. v rozporu s § 54p odst. 5 písm. i) neoznámí ve stanovené lhůtě osobě, která byla členem spolku provozujícím nebo řídícím bezpilotní systém, skutečnost, že její členství ve spolku zaniklo, nebo
10. v rozporu s § 54p odst. 6 neoznámí ve stanovené lhůtě Úřadu změnu skutečnosti, na jejímž základě bylo oprávnění spolku uděleno, nebo nepředloží doklady tuto změnu prokazující,

c) jako člen oprávněného spolku

1. v rozporu s § 54p odst. 4 provozuje nebo řídí bezpilotní systém, nebo
2. provozující bezpilotní systém v rozporu s § 54q odst. 2 nemá sjednáno pojištění odpovědnosti za škody z provozu bezpilotního systému s minimální stanovenou výší pojistného plnění nebo zapláceno pojistné, nebo

d) jako poskytovatel společné informační služby nebo poskytovatel služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů v rozporu s § 54s odst. 2 neodevzdá ve stanovené lhůtě osvědčení dokládající oprávnění k poskytování společné informační služby nebo služby pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů.

(4) Za přestupek lze uložit pokutu

- a) do 50 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. c) bodu 5 nebo písm. d), odstavce 2 písm. d) bodu 2 nebo odstavce 3 písm. a) bodu 1, 2 nebo 7, písm. b) bodu 9 nebo písm. d),
- b) do 75 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b) bodu 2 nebo 5 nebo písm. c) bodu 3, 4 nebo 8 nebo odstavce 3 písm. a) bodu 6 nebo písm. b) bodu 10,
- c) do 100 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a), písm. b) bodu 1, 3 nebo 4 nebo písm. c) bodu 1, 2, 6 nebo 7, odstavce 2 písm. d) bodu 1 nebo odstavce 3 písm. a) bodu 3, 4 nebo 5, písm. b) bodu 1 až 5 nebo 7 nebo písm. c),
- d) do 500 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 3 písm. b) bodu 6 nebo 8,
- e) do 3 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b) bodu 6 nebo odstavce 2 písm. b) nebo c), nebo
- f) od 100 000 Kč do 5 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 2 písm. a).

(5) Za přestupek lze uložit zákaz činnosti do 2 let, jde-li o přestupek podle odstavce 2 písm. a).“.

*CELEX: 32018R1139*

**53.** V § 94 se za odstavec 1 vkládá nový odstavec 2, který zní:

„(2) Příkazem na místě může přestupky podle tohoto zákona projednávat rovněž Policie České republiky, jde-li o přestupky podle

- a) § 92c odst. 1 písm. a) bodu 1 nebo 2 nebo § 92c odst. 3 písm. b), nebo
- b) § 92c odst. 1 písm. c) bodu 3 nebo 4 nebo § 93d odst. 1 písm. b) bodu 3 nebo 4, řídí-li provozovatel bezpilotního systému tento systém v době spáchání přestupku.“.

Dosavadní odstavce 2 a 3 se označují jako odstavce 3 a 4.

**54.** § 95 včetně poznámky pod čarou č. 43 zní:

„§ 95

Jsou-li splněny podmínky stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím společná pravidla v oblasti civilního letectví<sup>1c)</sup>, za nichž je možné vyjmutí letadla z jeho působnosti, nepoužije se na projektování, výrobu, údržbu a provoz letadla tento přímo použitelný předpis ani přímo použitelné předpisy Evropské unie vydané na jeho základě; to neplatí pro projektování, výrobu, údržbu a provoz letadla, pro které bylo vydáno osvědčení nebo učiněno prohlášení podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího společná pravidla v oblasti civilního letectví<sup>43)</sup>.

---

<sup>43)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, v platném znění.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139.“

*CELEX: 32018R1139*

**55.** V § 102 odst. 1 se za text „§ 44 odst. 7,“ vkládá text „§ 44j odst. 6,“ a za text „§ 51a odst. 11,“ se vkládá text „§ 54d odst. 3, § 54e odst. 9, § 54i odst. 9, § 54k odst. 10, § 54l odst. 4, § 54p odst. 10,“.

## ČÁST DRUHÁ

### **Změna živnostenského zákona**

#### Čl. II

V § 3 odst. 3 písm. v) zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění zákona č. 127/2014 Sb. a zákona č. 261/2017 Sb., se slova „a uskutečňování odborné přípravy v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy<sup>23f)</sup>“ nahrazují slovy „, uskutečňování odborné přípravy v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a provozování bezpilotního systému držitelem oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo lehkých bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu<sup>23f)</sup>“.

## ČÁST TŘETÍ

### **Změna zákona o zpravodajských službách České republiky**

#### Čl. III

V § 11 odst. 3 zákona č. 153/1994 Sb., o zpravodajských službách České republiky, ve znění zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 170/2013 Sb., zákona č. 186/2013 Sb., zákona č. 219/2015 Sb., zákona č. 251/2017 Sb., zákona č. 227/2019 Sb. a zákona č. .../2021 Sb., se slova „a v centrálním registru řidičů<sup>3h)</sup>“ nahrazují slovy „, v centrálním registru řidičů<sup>3h)</sup>, v registru provozovatelů bezpilotních systémů<sup>10)</sup> a v registru dálkově řídicích pilotů<sup>10)</sup>“.

Poznámka pod čarou č. 10 zní:

„<sup>10)</sup> Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.“.

## ČÁST ČTVRTÁ

## **Změna zákona o správních poplatcích**

### **Čl. IV**

Příloha k zákonu č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění zákona č. 217/2005 Sb., zákona č. 228/2005 Sb., zákona č. 361/2005 Sb., zákona č. 444/2005 Sb., zákona č. 545/2005 Sb., zákona č. 553/2005 Sb., zákona č. 48/2006 Sb., zákona č. 56/2006 Sb., zákona č. 57/2006 Sb., zákona č. 81/2006 Sb., zákona č. 109/2006 Sb., zákona č. 112/2006 Sb., zákona č. 130/2006 Sb., zákona č. 136/2006 Sb., zákona č. 138/2006 Sb., zákona č. 161/2006 Sb., zákona č. 179/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 215/2006 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 227/2006 Sb., zákona č. 235/2006 Sb., zákona č. 312/2006 Sb., zákona č. 575/2006 Sb., zákona č. 106/2007 Sb., zákona č. 261/2007 Sb., zákona č. 269/2007 Sb., zákona č. 374/2007 Sb., zákona č. 379/2007 Sb., zákona č. 38/2008 Sb., zákona č. 130/2008 Sb., zákona č. 140/2008 Sb., zákona č. 182/2008 Sb., zákona č. 189/2008 Sb., zákona č. 230/2008 Sb., zákona č. 239/2008 Sb., zákona č. 254/2008 Sb., zákona č. 296/2008 Sb., zákona č. 297/2008 Sb., zákona č. 301/2008 Sb., zákona č. 309/2008 Sb., zákona č. 312/2008 Sb., zákona č. 382/2008 Sb., zákona č. 9/2009 Sb., zákona č. 141/2009 Sb., zákona č. 197/2009 Sb., zákona č. 206/2009 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 281/2009 Sb., zákona č. 291/2009 Sb., zákona č. 301/2009 Sb., zákona č. 346/2009 Sb., zákona č. 420/2009 Sb., zákona č. 132/2010 Sb., zákona č. 148/2010 Sb., zákona č. 153/2010 Sb., zákona č. 160/2010 Sb., zákona č. 343/2010 Sb., zákona č. 427/2010 Sb., zákona č. 30/2011 Sb., zákona č. 105/2011 Sb., zákona č. 133/2011 Sb., zákona č. 134/2011 Sb., zákona č. 152/2011 Sb., zákona č. 188/2011 Sb., zákona č. 245/2011 Sb., zákona č. 249/2011 Sb., zákona č. 255/2011 Sb., zákona č. 262/2011 Sb., zákona č. 300/2011 Sb., zákona č. 308/2011 Sb., zákona č. 329/2011 Sb., zákona č. 344/2011 Sb., zákona č. 349/2011 Sb., zákona č. 350/2011 Sb., zákona č. 357/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 428/2011 Sb., zákona č. 458/2011 Sb., zákona č. 472/2011 Sb., zákona č. 19/2012 Sb., zákona č. 37/2012 Sb., zákona č. 53/2012 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 169/2012 Sb., zákona č. 172/2012 Sb., zákona č. 202/2012 Sb., zákona č. 221/2012 Sb., zákona č. 225/2012 Sb., zákona č. 274/2012 Sb., zákona č. 350/2012 Sb., zákona č. 359/2012 Sb., zákona č. 399/2012 Sb., zákona č. 407/2012 Sb., zákona č. 428/2012 Sb., zákona č. 496/2012 Sb., zákona č. 502/2012 Sb., zákona č. 503/2012 Sb., zákona č. 50/2013 Sb., zákona č. 69/2013 Sb., zákona č. 102/2013 Sb., zákona č. 170/2013 Sb., zákona č. 185/2013 Sb., zákona č. 186/2013 Sb., zákona č. 232/2013 Sb., zákona č. 239/2013 Sb., zákona č. 241/2013 Sb., zákona č. 257/2013 Sb., zákona č. 273/2013 Sb., zákona č. 279/2013 Sb., zákona č. 281/2013 Sb., zákona č. 306/2013 Sb., zákona č. 313/2013 Sb., zákonného opatření Senátu č. 344/2013 Sb., zákona č. 101/2014 Sb., zákona č. 127/2014 Sb., zákona č. 187/2014 Sb., zákona č. 249/2014 Sb., zákona č. 257/2014 Sb., zákona č. 259/2014 Sb., zákona č. 264/2014 Sb., zákona č. 268/2014 Sb., zákona č. 331/2014 Sb., zákona č. 81/2015 Sb., zákona č. 103/2015 Sb., zákona č. 204/2015 Sb., zákona č. 206/2015 Sb., zákona č. 224/2015 Sb., zákona č. 268/2015 Sb., zákona č. 314/2015 Sb., zákona č. 318/2015 Sb., zákona č. 113/2016 Sb., zákona č. 126/2016 Sb., zákona č. 137/2016 Sb., zákona č. 148/2016 Sb., zákona č. 188/2016 Sb., zákona č. 229/2016 Sb., zákona č. 243/2016 Sb., zákona č. 258/2016 Sb., zákona č. 264/2016 Sb., zákona č. 298/2016 Sb., zákona č. 319/2016 Sb., zákona č. 324/2016 Sb., zákona č. 369/2016 Sb., zákona č. 63/2017 Sb., zákona č. 170/2017 Sb., zákona č. 194/2017 Sb., zákona č. 195/2017 Sb., zákona č. 199/2017 Sb., zákona č. 202/2017 Sb., zákona č. 204/2017 Sb., zákona č. 206/2017 Sb., zákona č. 222/2017 Sb., zákona č. 225/2017 Sb., zákona č. 251/2017 Sb., zákona č. 261/2017 Sb., zákona č. 289/2017 Sb., zákona č. 295/2017 Sb., zákona č. 299/2017 Sb., zákona č. 302/2017 Sb., zákona č. 304/2017 Sb., zákona č. 371/2017 Sb., zákona č. 90/2018 Sb., zákona č. 171/2018 Sb., zákona č. 193/2018 Sb., zákona č. 286/2018 Sb., zákona č. 307/2018 Sb., zákona č. 135/2019 Sb., zákona č. 176/2019 Sb., zákona č. 209/2019 Sb., zákona č. 255/2019 Sb., zákona

č. 277/2019 Sb., zákona č. 279/2019 Sb., zákona č. 364/2019 Sb., zákona č. 368/2019 Sb., zákona č. 369/2019 Sb., zákona č. 115/2020 Sb., zákona č. 117/2020 Sb., zákona č. 119/2020 Sb., zákona č. 334/2020 Sb., zákona č. 336/2020 Sb., zákona č. 337/2020 Sb., zákona č. 501/2020 Sb., zákona č. 524/2020 Sb. a zákona č..../2021 Sb., se mění takto:

#### 1. Položka 51 zní:

##### „Položka 51

1. Vydání povolení k provádění leteckých prací nebo leteckých činností pro vlastní potřebu	Kč	10 000
2. Prodloužení platnosti nebo změna povolení k provádění leteckých prací nebo leteckých činností pro vlastní potřebu	Kč	1 500
3. Vydání dokladu osvědčujícího oprávnění k provozu bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu	Kč	4 000
4. Změna dokladu osvědčujícího oprávnění k provozu bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu	Kč	400
5. Vydání osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů	Kč	25 000
6. Změna osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů	Kč	2 500
7. Provedení dodatečné zkoušky z teoretických znalostí žadatele o vydání osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému Úřadem pro civilní letectví	Kč	500
8. Vydání rozhodnutí o udělení oprávnění spolku k provádění rekreačních, sportovních nebo soutěžních letů anebo veřejných leteckých vystoupení bezpilotními systémy	Kč	25 000
9. Změna rozhodnutí o udělení oprávnění spolku k provádění rekreačních, sportovních nebo soutěžních letů anebo veřejných leteckých vystoupení bezpilotními systémy	Kč	2 500
10. Vydání rozhodnutí o udělení výjimky ze stanovené maximální výšky letu bezpilotního letadla	Kč	1 000
11. Udělení souhlasu k provozování leteckého veřejného vystoupení	Kč	3 000

#### Osvobození

1. Od poplatku podle bodu 11 této položky jsou osvobozena letecká veřejná vystoupení s výhradní účastí bezpilotních systémů.

2. Od poplatku podle bodu 11 této položky jsou dále osvobozeny propagační parašutistické akce, které jsou součástí programů jiných společenských nebo kulturních akcí.“

2. V položce 52 písm. e) se za slova „po sobě jdoucích“ vkládají slova „nebo vymezení části vzdušného prostoru opatřením obecné povahy z důvodu ochrany práv či oprávněných zájmů žadatele“.

## ČÁST PÁTÁ

### Změna zákona o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh

#### Čl. V

V části druhé hlavě I zákona č. 90/2016 Sb., o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh, ve znění zákona č. 183/2017 Sb., zákona č. 265/2017 Sb. a zákona č. ... Sb., se doplňuje oddíl 6, který včetně nadpisu a poznámky pod čarou č. 18 zní:

#### „Oddíl 6

#### Bezpilotní systémy

#### § 27e

(1) Odkazuje-li přímo použitelný předpis Evropské unie upravující bezpilotní systémy<sup>18)</sup> na vnitrostátní orgán, je tímto orgánem v České republice orgán dozoru.

(2) Odkazuje-li přímo použitelný předpis Evropské unie upravující bezpilotní systémy na jazyk určený nebo požadovaný členským státem, je tímto jazykem v České republice český jazyk.

---

<sup>18)</sup> Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 ze dne 12. března 2019 o bezpilotních systémech a o provozovateli bezpilotních systémů ze třetích zemí, v platném znění.“.

CELEX: 32019R0945

CELEX: 32020R1058

## ČÁST ŠESTÁ

### ÚČINNOST

#### Čl. VI

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. července 2021, s výjimkou ustanovení čl. I bodu 15, které nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2022.



# **Důvodová zpráva**

## **I. Obecná část**

Hlavním cílem předkládaného návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále také „návrh zákona“), je provést adaptaci právního řádu České republiky na

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (dále jen „nařízení (EU) 2018/1139“),
- prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/103 ze dne 23. ledna 2019, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2015/1998, pokud jde o vyjasnění, harmonizaci a zjednodušení, jakož i posílení některých specifických opatření k ochraně letectví před protiprávními činy (dále jen „nařízení (EU) 2019/103“),
- nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 ze dne 12. března 2019 o bezpilotních systémech a o provozovateli bezpilotních systémů ze třetích zemí, v platném znění (dále jen „nařízení (EU) 2019/945“),
- prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění (dále jen „nařízení (EU) 2019/947“), a
- prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/1583 ze dne 25. září 2019, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2015/1998, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti, pokud jde o opatření o kybernetické bezpečnosti (dále jen „nařízení (EU) 2019/1583“).

Návrh zákona rovněž zohledňuje návrh prováděcího nařízení Komise upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů, jehož přijetí se očekává do doby vyhlášení nyní předkládaného návrhu zákona. U tohoto návrhu nařízení se navrhuje poměrně krátká doba (1 roku) pro jeho implementaci.

Návrh zákona reaguje zejména na novou, poměrně rozsáhlou, strukturovanou a detailní úpravu unijních požadavků na bezpilotní systémy, jejich projektování, výrobu, dodávání na trh a jejich volný pohyb v Evropské unii, jakož i pravidel jejich provozování a řízení. V návaznosti na uvedené přímo použitelné předpisy Evropské unie dále dochází k výraznému doplnění stávající úpravy užívání vzdušného prostoru k létání, a to stanovením možnosti vymezit části vzdušného prostoru České republiky prostřednictvím opatření obecné povahy vydávaných Úřadem pro civilní letectví (dále jen „Úřad“) a regulovat v nich létání bezpilotních letadel. Další podstatnou změnou je pak změna právní úpravy v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, konkrétně institutu ověření spolehlivosti.

S ohledem na závazky České republiky vyplývající z výše uvedených předpisů práva Evropské unie a stanovené implementační lhůty bude Ministerstvo dopravy v rámci legislativního procesu prosazovat ponechání této legislativní předlohy v navrženém rozsahu.

## Hodnocení dopadů regulace (RIA)

Hodnocení dopadů regulace nebylo u tohoto návrhu zákona prováděno, a to v souladu s Plánem legislativních prací vlády na rok 2020, který u příslušného úkolu stanoví, že se hodnocení dopadů regulace neprovede.

### **A) Zhodnocení platného právního stavu, včetně zhodnocení současného stavu ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen**

#### *Zhodnocení platného právního stavu ve vztahu k požadavkům kladeným na bezpilotní systémy*

Nařízení (EU) 2019/945 nově na úrovni práva Evropské unie stanoví požadavky na projektování a výrobu bezpilotních systémů. Vymezuje rovněž okruh bezpilotních systémů, jejichž projektování, výroba a údržba podléhá osvědčování a stanoví pravidla pro dodávání bezpilotních systémů určených k provozování v otevřené kategorii nebo na základě prohlášení o provozu v rámci „specifické“ kategorie provozu bezpilotních systémů podle nařízení (EU) 2019/947 (a souprav příslušenství a doplňkových zařízení pro identifikaci na dálku) na trh a pro jejich volný pohyb v Evropské unii.

Nařízení (EU) 2019/945 je rozděleno na několik kapitol, přičemž kapitola II upravující požadavky na výrobky uvedené v čl. 2 odst. 1 tohoto nařízení (bepilotní systémy určené pro provozování v otevřené kategorii nebo na základě prohlášení o provozu v rámci „specifické“ kategorie provozu bezpilotních systémů podle nařízení (EU) 2019/947, soupravy příslušenství a doplňková zařízení pro identifikaci na dálku), posouzení jejich shody, povinnosti jednotlivých hospodářských subjektů, označení CE, oznamování subjektů posuzování shody a dozor nad trhem je vytvořena podle zásad tzv. Nového legislativního rámce. Ustanovení této kapitoly tedy odpovídají příslušným referenčním ustanovením pro harmonizované právní předpisy, které jsou obsaženy v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady 768/2008/ES o společném rámci pro uvádění výrobků na trh a o zrušení rozhodnutí Rady 93/465/EHS. Současně lze uvést, že převážná část těchto ustanovení nařízení (EU) 2019/945 je přímo použitelná a vnitrostátní provedení je třeba pouze ve vztahu k určení orgánů státní správy v oblasti oznamování subjektů posuzování shody, jejich kontroly a dozoru nad trhem, určení vnitrostátního orgánu ve smyslu tohoto nařízení a určení jazyka, v němž jsou určité dokumenty poskytovány.

V České republice jsou unijní právní předpisy vytvářené na základě Nového legislativního rámce implementovány prostřednictvím zákona č. 90/2016 Sb., o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 90/2016 Sb.“), přičemž § 2 odst. 1 tohoto zákona blíže specifikuje, která jeho ustanovení se na výrobky upravené unijními nařízeními použijí. Část druhá hlava I zákona č. 90/2016 Sb. poté obsahuje speciální ustanovení nutná k provedení konkrétních unijních nařízení. Právní úpravu obsaženou v zákoně č. 90/2016 Sb. je možno ve vztahu k nutné implementaci nařízení (EU) 2019/945 vyhodnotit jako odpovídající a dostatečnou s tím, že je nutno ji dílčím způsobem doplnit, a to pokud jde o určení vnitrostátního orgánu podle tohoto nařízení a pokud jde o určení jazyka podle tohoto nařízení.

Ve vztahu k orgánu dozoru nad trhem je možno uvést, že zákon č. 90/2016 Sb. jako obecné pravidlo uvádí, že tímto orgánem je Česká obchodní inspekce. S tímto konceptem počítá i předložený návrh zákona. Výrobky dle kapitoly II nařízení (EU) 2019/945 představují výrobky dostupné i pro běžné spotřebitele bez speciálních znalostí v oblasti civilního letectví. Současně se jedná o výrobky, které jsou a budou z velké části uváděny na trh a distribuovány způsobem, který má blíže např. ke spotřební elektronice než „velkým“ letadlům určeným pro provoz s posádkou na palubě. I v případě výrobků dle kapitoly II nařízení (EU) 2019/945 je tedy předpokládáno, že orgánem dozoru nad trhem bude Česká obchodní inspekce.

Pokud jde o *určení oznamujícího orgánu*, předpokládá se i v tomto ohledu zachování stávajícího konceptu zákona č. 90/2016 Sb., kdy tímto orgánem bude Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. Činnosti Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví v rámci výkonu státní správy v oblasti posuzování shody při uvádění výrobků na trh podle společného rámce Evropské unie *zahrnují* posuzování způsobilosti subjektů posuzování shody pro účely jejich oznamování Evropské komisi a ostatním členským státům Evropské unie, vznášení námitek proti oznámením provedeným ostatními členskými státy Evropské unie, rozhodování o změnách v oznámení u oznámených subjektů a provádění kontroly oznámených subjektů (viz § 16 odst. 1 uvedeného zákona). Již zavedená pravidla a ustálené postupy v rámci tzv. Nového legislativního rámce, které vyplývají z relevantních předpisů Evropské unie a jsou promítnuty do vnitrostátních právních předpisů, včetně zákona č. 90/2016 Sb., jsou obecně vykonávány tímto úřadem, přičemž vynětí jedné dílčí části (v tomto případě týkající se bezpilotních systémů) z takto vykonávané agendy by bylo nekoncepční a nevhodné. Navíc z ustanovení § 2 odst. 1 zákona č. 90/2016 Sb. vyplývá, že na výrobky, na které se vztahuje příslušné nařízení Evropské unie (tedy i na bezpilotní systémy), ustanovení § 16 až 22 uvedeného zákona (týkající se právě posuzování způsobilosti subjektů posuzování shody pro účely jejich oznamování, oznamování těchto subjektů i jejich kontroly) jednoznačně dopadají. Z těchto důvodů se stávající úprava obsažená v zákoně č. 90/2016 Sb. jeví jako dostatečná a není nutno ji jakkoliv měnit.

#### *Zhodnocení platného právního stavu ve vztahu k pravidlům provozování bezpilotních systémů*

Stávající právní úprava obsažená v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o civilním letectví“), ve vztahu k bezpilotním systémům a jejich provozování se omezuje pouze na ustanovení § 52, podle něhož letadlo způsobilé létat bez pilota může létat nad územím České republiky jen na základě povolení vydaného Úřadem a za podmínek v tomto povolení stanovených. Úřad povolení vydá, nebudou-li ohroženy bezpečnost létání ve vzdušném prostoru, stavby a osoby na zemi a životní prostředí. Podle § 2 odstavce 2 zákona o civilním letectví se pak letadlem rozumí zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu. Zároveň se za letadlo nepovažuje model letadla, jehož maximální vzletová hmotnost nepřesahuje 25 kg.

Právo Evropské unie přináší nově poměrně rozsáhlou, strukturovanou a detailní úpravu podmínek provozování bezpilotních systémů.

Nařízení (EU) 2019/947 předně rozlišuje tři základní kategorie provozu, a to kategorii otevřenou (tato kategorie provozu je dále rozlišována na tři podkategorie), kategorii specifickou a kategorii certifikovanou. Pro každou z uvedených kategorií provozu pak uvedené nařízení stanoví zvláštní podmínky.

Provoz bezpilotních systémů *v otevřené kategorii* nevyžaduje získání žádného předchozího povolení. Zahrnuje totiž provoz s nejmenšími riziky. Nařízení (EU) 2019/947 pro tuto kategorii pouze vymezuje okruh bezpilotních systémů, které v této kategorii provozu mohou být provozovány, stanoví konkrétní provozní omezení, povinnosti provozovatelů bezpilotních systémů a povinnosti dálkově řídících pilotů a zakotvuje rovněž požadavky na jejich odbornou způsobilost.

Provoz bezpilotních systémů *ve specifické kategorii* zahrnuje ostatní druhy provozu představující vyšší riziko, u nichž by se mělo provádět důkladné posouzení rizik, ze kterého vyplýne, jaké požadavky jsou nezbytné pro udržení bezpečného provozu. Provoz bezpilotních systémů v této kategorii je podle předmětného nařízení umožněn, je-li splněna jedna z následujících

čtyř možností. Bezpilotní systém, který nemůže být provozován v otevřené kategorii a zároveň nespadá do certifikované kategorie provozu, může být provozován

1. na základě oprávnění k provozu vydaného příslušným úřadem členského státu,
2. na základě prohlášení pro provoz bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem,
3. na základě osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů, nebo
4. v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů, které obdržely oprávnění vydané příslušným orgánem členského státu.

Rovněž v souvislosti s provozováním bezpilotních systémů ve specifické kategorii nařízení (EU) 2019/947 upravuje požadavky na odbornou způsobilost dálkově řídicích pilotů, přičemž povinnost zajistit splnění těchto požadavků je zde vázána na provozovatele bezpilotního systému.

Pokud jde o provozování bezpilotních systémů *v certifikované kategorii*, obsahuje nařízení (EU) 2019/947 pouze velmi kusou úpravu. To koneckonců platí i v rovině požadavků kladených na bezpilotní systémy samotné, jejich projektování a výrobu podle nařízení (EU) 2019/945. V souvislosti s provozem bezpilotního systému v certifikované kategorii provozu je unijním právem vyžadováno, aby bezpilotní systém byl osvědčen (certifikován), přičemž osvědčení vyžaduje takový bezpilotní systém, jehož provoz má být uskutečňován nad shromážděním osob, který zahrnuje přepravu osob nebo nebezpečného zboží, anebo takový bezpilotní systém, u něhož v rámci posuzování rizik prováděného při povolování jeho provozu ve specifické kategorii dospěl příslušný orgán členského státu k závěru, že riziko jeho provozu nelze náležitě zmírnit bez jeho osvědčení (certifikace), osvědčení (certifikace) jeho provozovatele a případně bez udělení průkazu způsobilosti dálkově řídicímu pilotu.

Uvedený základní rámec úpravy provozu bezpilotního systému v certifikované kategorii však zároveň není prozatím dostatečným způsobem na úrovni práva Evropské unie rozveden a konkretizován. Přijetí unijní právní úpravy komplexně upravující provozování bezpilotního systému v certifikované kategorii se tedy teprve očekává. Úprava obsažená v nařízení (EU) 2019/947 se tak omezuje pouze na konstatování, že bezpilotní systém podléhající osvědčování musí splňovat příslušné požadavky stanovené v nařízeních Komise (EU) č. 748/2012, (EU) č. 640/2015 a (EU) č. 1321/2014 (viz článek 40 odst. 2 nařízení (EU) 2019/945). Tato nařízení však doposud problematiku technických požadavků na bezpilotní systémy neupravují. Nařízení (EU) 2019/947 pak (shodně jako nařízení (EU) 2019/945) vymezuje samotný provoz bezpilotních systémů v certifikované oblasti (viz článek 6). Ve svém článku 3 pak pouze stanoví, že provoz bezpilotních systémů v této kategorii vyžaduje osvědčení bezpilotního systému podle (EU) 2019/945, osvědčení provozovatele bezpilotního systému a případně rovněž udělení průkazu způsobilosti dálkově řídicího pilota. Problematika osvědčování provozovatele bezpilotního systému ani požadavky na způsobilost dálkově řídicích pilotů v certifikované oblasti provozu však dosud nejsou žádným způsobem v nařízení (EU) 2019/947 upraveny. Pokud pak jde o provoz bezpilotních systémů v certifikované oblasti jako takový, omezuje se úprava obsažená v nařízení (EU) 2019/947 v této souvislosti opět pouze na odkaz na provozní požadavky stanovené v prováděcím nařízení (EU) č. 923/2012 a v nařízeních Komise (EU) č. 965/2012 a (EU) č. 1332/2011 (viz článek 7 odst. 3). Ani v těchto nařízeních však dosud není problematika provozu bezpilotních systémů vůbec řešena. Nařízení (EU) 2019/947 též předvídá vedení registru certifikovaných bezpilotních systémů (viz článek 14).

Jde-li tedy o problematiku *certifikované kategorie* provozu bezpilotních systémů, dospěl předkladatel k závěru, že před přistoupením k implementaci této úpravy do právního řádu České

republiky je nutno vyčkat budoucí (dnes pouze v základních konturách předvídané) úpravy přijaté na úrovni práva Evropské unie.

Vedle vymezení jednotlivých kategorií provozu bezpilotních systémů upravuje nařízení (EU) 2019/947 rovněž minimální věk dálkově řídicích pilotů, postupy příslušných orgánů členských států pro provádění posouzení rizik v souvislosti s udělováním oprávnění k provozu bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu, registraci provozovatelů bezpilotních systémů a certifikovaných bezpilotních systémů, vydávání oprávnění klubům a sdružením leteckých modelářů a rovněž působnost příslušných orgánů členských států v oblasti provozování bezpilotních systémů.

Lze shrnout, že stávající (velmi stručná a kusá) právní úprava obsažená v § 52 zákona o civilním letectví požadavkům obsaženým v nařízení (EU) 2019/947 nevyhovuje, je zcela nedostatečná a musí být zásadním způsobem doplněna a nahrazena novou právní úpravou. Ačkoliv předmětná úprava na úrovni práva Evropské unie představuje úpravu přímo použitelnou, je nezbytné zakotvit do zákona o civilním letectví především podmínky výkonu státní moci, a to ve věcech posuzování způsobilosti k řízení bezpilotních systémů v otevřené a specifické kategorii provozu, registrace provozovatelů bezpilotních systémů, omezení a odnímání oprávnění provozovatelů bezpilotních systémů, vydávání a odnímání oprávnění subjektům představujícím (ve smyslu nařízení (EU) 2019/947) kluby a sdružení leteckých modelářů, povinnosti držitelů tohoto oprávnění a povinnosti osob (členů těchto subjektů) provozujících nebo řídicích bezpilotní systémy v rámci těchto subjektů.

*Zhodnocení platného právního stavu ve vztahu k podmínkám užívání vzdušného prostoru k létání bezpilotních letadel*

Podmínky užívání vzdušného prostoru České republiky k létání jsou upraveny v části páté hlavy I zákona o civilním letectví (viz § 44 a násl.). Stávající právní úprava v této oblasti zakotvuje pravidla pro rozdělení vzdušného prostoru České republiky, pro omezení nebo zákaz užívání vzdušného prostoru (nebo jeho části) k létání trvale nebo na dobu nezbytně nutnou, jakož i pro dočasné vyhrazení části vzdušného prostoru České republiky k létání jednoho uživatele nebo kategorie uživatelů. V této souvislosti jsou v uvedených ustanoveních zákona o civilním letectví zakotvena procesní pravidla pro vydávání opatření obecné povahy, jímž k rozdělení vzdušného prostoru České republiky, k zakazu nebo omezení k užívání jeho části nebo k jejímu vyhrazení dochází. Zákon o civilním letectví zde obsahuje speciální úpravu ve vztahu k obecné úpravě obsažené ve správním řádu, a to pokud jde o zveřejňování návrhu opatření obecné povahy a jeho projednání s dotčenými orgány, o možnost podat k návrhu opatření obecné povahy připomínky či námitky, oznamování opatření obecné povahy a den nabytí jeho účinnosti.

Nařízení (EU) 2019/947 umožňuje členským státům přistoupit k vymezení zeměpisných zón v souvislosti s provozováním bezpilotních systémů za účelem bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, soukromí nebo životního prostředí. V souvislosti s tím se předpokládá (viz článek 15 odstavec 1), že v takto vymezených zónách vzdušného prostoru bude možno

- a) zakázat určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů, požadovat konkrétní podmínky pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů nebo požadovat předchozí oprávnění k letu pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů,
- b) podřídit provoz bezpilotních systémů určitým normám v oblasti životního prostředí,
- c) povolit přístup pouze určitým třídám bezpilotních systémů nebo
- d) povolit přístup pouze bezpilotním systémům vybaveným určitými technickými prvky, zejména systémy dálkové identifikace nebo systémy s funkcí „geo-awareness“.

Zároveň je stanoveno, že pokud členské státy vymezí zeměpisné zóny pro bezpilotní systémy, zajistí pro účely funkce „geo-awareness“, aby informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, byly zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu (viz článek 15 odstavec 3).

V návaznosti na úpravu obsaženou v nařízení (EU) 2019/947 a na základě věcných požadavků byla v souvislosti s létáním bezpilotních letadel stávající úprava podmínek užívání vzdušného prostoru České republiky vyhodnocena jako nedostatečná, a to hned z několika důvodů. Předně tato úprava nepočítá se všemi věcně vyžadovanými účely, pro něž bude možno část vzdušného prostoru vymezit. Předpokládá se totiž, že v souvislosti s provozováním bezpilotních systémů bude možno vyhradit část vzdušného prostoru, v níž

1. bude možno *trvale* zakázat, omezit nebo stanovit podmínky pro létání bezpilotních letadel,
2. bude možno ve veřejném zájmu *na dobu nezbytně nutnou* zakázat, omezit nebo stanovit podmínky pro létání bezpilotních letadel nad vymezenými oblastmi,
3. létání bezpilotních letadel *nebude podléhat* některému z požadavků stanovených právem Evropské unie (létání bezpilotních letadel v takto vymezení části vzdušného prostoru bude podléhat liberálnějšímu než obecně platným podmínkám – tzv. liberální kategorie),
4. budou k zajištění účinného, plynulého a koordinovaného provozu bezpilotních systémů *poskytovány služby* pro jejich kontrolovaný provoz podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů (jde o přímo použitelný předpis, jehož přijetí je očekáváno a je zatím ve fázi návrhu – viz k tomu níže uvedená kapitola), nebo
5. *dočasně*, nejdéle však na zákonem vymezenou dobu, bude možno v soukromém zájmu zakázat, omezit nebo stanovit podmínky pro létání bezpilotních letadel anebo v níž bude umožněno létání bezpilotních letadel jednomu provozovateli bezpilotních systémů nebo kategorii provozovatelů bezpilotních systémů.

Z uvedeného je zřejmé, že v souvislosti s létáním bezpilotních letadel je vhodné připustit a na úrovni zákona zakotvit větší diverzifikaci typů vymezovaných částí vzdušného prostoru České republiky, a to podle různých pravidel pro létání bezpilotních letadel, která budou s danou částí vzdušného prostoru spjata. Rovněž je nutno zdůraznit, že k jednotlivým (shora uvedeným) kategoriím vymezovaných částí vzdušného prostoru přistupují z věcného hlediska požadovaná specifická procesní pravidla související s řízením o vydání příslušného opatření obecné povahy, jímž bude daná část vzdušného prostoru České republiky vymezována.

Jakkoliv stávající pravidla pro vymezování částí vzdušného prostoru České republiky k létání budou nadále platná i pro létání bezpilotních letadel, je nutno tuto úpravu doplnit o možnost vymezit částí vzdušného prostoru České republiky rovněž pro specifické účely související čistě s létáním bezpilotních letadel.

*Zhodnocení platného právního stavu ve vztahu k návrhu nařízení Komise upravujícímu prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů*

Na úrovni práva Evropské unie se očekává přijetí prováděcího nařízení Komise upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů (v angličtině a jinak běžně nazývaný jako „U-Space“). Podle příslušného návrhu tohoto budoucího přímo použitelného předpisu Evropské unie se předpokládá, že členské státy budou moci vymezit jednu nebo více částí svého vzdušného prostoru, v němž (v nichž) budou za účelem zajištění účinného, plynulého a koordinovaného provozu bezpilotních systémů poskytovány služby pro jejich kontrolovaný

(řízený) provoz. Návrh nařízení vymezuje jednotlivé služby, které ve vymezené části vzdušného prostoru mohou být poskytovány (některé z předvídaných služeb zde musí být poskytovány obligatorně), stanoví povinnosti pro provozovatele bezpilotních systémů v souvislosti s jejich provozováním v prostoru s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů, požadavky kladené na poskytovatele jednotlivých (v tomto prostoru poskytovaných) služeb a jejich povinnosti, podrobnosti související s vydáváním povolení (osvědčení) těmto subjektům a úkoly (působnost), které mají být dle návrhu nařízení plněny příslušnými orgány členských států Evropské unie.

Na základě analýzy jednotlivých ustanovení zmíněného návrhu nařízení bylo vyhodnoceno, že některá z nich vyžadují provedení na úrovni vnitrostátního práva. Zejména je nutno vytvořit právní prostor pro postup správního orgánu při vymezování části vzdušného prostoru, v němž budou uvedené služby poskytovány, určit příslušný úřad podle uvedeného návrhu nařízení, který bude plnit tímto nařízením stanovené úkoly, stanovit pro tento úřad postup při zveřejňování údajů o poskytovatelích společné informační služby a poskytovatelích služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů a upravit podmínky pro odnímání oprávnění k poskytování služeb poskytovatelem společné informační služby nebo poskytovatelem služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů. Rovněž je nutno stanovit za porušení jednotlivých povinností vyplývajících z uvedeného návrhu nařízení příslušné sankce.

V zákoně o civilním letectví zatím taková úprava zcela absentuje, přičemž předkladatel považuje za potřebné v tomto smyslu stávající vnitrostátní právní úpravu doplnit.

#### *Zhodnocení platného právního stavu ve vztahu k institutu ověření spolehlivosti*

Nařízení (EU) 2019/103 (společně s nařízením (EU) 2019/1583) přináší na úrovni práva Evropské unie změny týkající se opatření sloužících k zajištění bezpečnosti letišť, zejména pak změnu pravidel ověření spolehlivosti. Zákon o civilním letectví obsahuje právní úpravu institutu ověření spolehlivosti ve svých ustanoveních § 85e až 85l. Tato právní úprava byla do zákona o civilním letectví inkorporována (novelou vyhlášenou ve Sbírce zákonů jakožto zákon č. 127/2014 Sb.) v návaznosti na adaptaci nařízení (EU) č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti. Toto nařízení bylo zrušeno a nahrazeno prováděcím nařízením (EU) 2015/1998, pokud jde o vyjasnění, harmonizaci a zjednodušení, jakož i posílení některých specifických opatření k ochraně letectví před protiprávními činy (dále jen „nařízení (EU) 2015/1998“), které bylo následně změněno právě nařízením (EU) 2019/103 a následně rovněž nařízením (EU) 2019/1583.

Podle ustanovení § 85e odstavce 1 zákona o civilním letectví musí být každý, kdo vstupuje bez doprovodu *do vyhrazeného bezpečnostního prostoru* podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy, spolehlivý (nestanoví-li tento přímo použitelný předpis Evropské unie jinak). Podmínkou spolehlivosti fyzické osoby je její bezúhonnost a důvěryhodnost. Ověření spolehlivosti fyzické osoby provádí podle ustanovení § 85e odst. 2 na její žádost Úřad a spolehlivost fyzické osoby je takto ověřena *na dobu 5 let*. Vymezení pojmů bezúhonnost a důvěryhodnost je obsaženo v ustanovení § 85f. Ten stanoví, že za bezúhonnou se pro účely ověření spolehlivosti považuje fyzická osoba, která nebyla pravomocně odsouzena pro úmyslný trestný čin ani nebyla pravomocně odsouzena pro trestný čin spáchaný z nedbalosti v souvislosti s výkonem činnosti leteckého personálu, provozováním letiště, poskytováním leteckých služeb nebo provozováním leteckých činností, pokud se na ni nehledí, jako by nebyla odsouzena. Za důvěryhodnou se pro účely ověření spolehlivosti pak považuje fyzická osoba, u které nelze v souvislosti s jejím vstupem bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru spatřovat specifické riziko. Specifickým rizikem je důvodné podezření, že dosavadní chování fyzické osoby, její pracovní nebo společenské styky významně nasvědčují tomu, že by mohla vystavit civilní letectví nebezpečí protiprávního činu. Důvěryhodnost posuzuje podle ustanovení § 85h Policie České republiky (formou závazného stanoviska v řízení o ověření

spolehlivosti), která si může vyžádat potřebnou informaci od příslušné zpravodajské služby České republiky. Ustanovení § 85v pak stanoví, že každý, kdo hodlá přijmout do základního pracovněprávního vztahu fyzickou osobu za účelem výkonu pracovních činností stanovených přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy, podrobí uchazeče přijímacímu řízení zahrnujícímu ověření uchazeče před sjednáním základního pracovněprávního vztahu v souladu s tímto přímo použitelným předpisem Evropské unie.

Úprava na úrovni Evropské unie (až do přijetí nařízení (EU) 2019/103 a nařízení (EU) 2019/1583) rozlišovala z hlediska ověření spolehlivosti dvě skupiny osob. Jednak osoby, které jsou přijaty k provádění detekčních kontrol, kontrol vstupu nebo jiných bezpečnostních kontrol *ve vyhrazeném bezpečnostním prostoru* nebo které budou odpovídat za jejich provádění (tyto osoby musely absolvovat úspěšně ověření spolehlivosti), a jednak osoby, které jsou přijaty k provádění detekčních kontrol, kontrol vstupu nebo jiných bezpečnostních kontrol *jinde než ve vyhrazeném bezpečnostním prostoru* nebo které budou odpovídat za jejich provádění (tyto osoby musely absolvovat úspěšně buď ověření spolehlivosti, nebo ověření před nástupem do zaměstnání). V případě druhé skupiny osob pak nařízení stanovilo, že příslušný orgán v souladu s platnými vnitrostátními pravidly rozhodne o tom, zda má být provedeno ověření spolehlivosti nebo ověření před nástupem do zaměstnání.

Nařízení (EU) 2019/103 předně rozšířilo okruh osob spadajících do druhé z uvedených skupin. Do této skupiny tak nově (kromě osob, které jsou přijaty k provádění detekčních kontrol, kontrol vstupu nebo jiných bezpečnostních kontrol *jinde než ve vyhrazeném bezpečnostním prostoru* nebo které budou odpovídat za jejich provádění) spadají rovněž osoby, které mají přístup bez doprovodu k leteckému nákladu a poště, poště leteckého dopravce a materiálu leteckého dopravce, palubním zásobám a letištním dodávkám, u nichž byly provedeny požadované bezpečnostní kontroly.

Nařízení (EU) 2019/1583 pak uvedenou skupinu osob dále rozšířilo o skupinu osob s právy administrátora nebo s přístupem bez dozoru a bez omezení ke kritickým informačním a komunikačním systémům a údajům používaným k účelům ochrany civilního letectví před protiprávními činy v souladu s národním bezpečnostním programem ochrany letectví před protiprávními činy a dále osob, které byly jinak identifikovány v rámci posouzení rizik. Účelem změny na úrovni unijního práva provedené tímto nařízením je pomoci členským státům zajistit plný soulad s nejnovější změnou (změnou 16) přílohy 17 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, kterou byly zavedeny nové normy týkající se preventivních opatření v oblasti *kybernetické bezpečnosti*.

Jedna ze zásadních změn pak spočívá v tom, že v případě obou skupin osob je nově vyžadováno *úspěšné ověření spolehlivosti*, přičemž zatímco v případě první skupiny osob je vyžadováno důkladnější ověření spolehlivosti, u druhé skupiny osob je vyžadováno alespoň standardní ověření spolehlivosti. Zda má být provedeno důkladnější, nebo standardní ověření spolehlivosti, rozhodne příslušný orgán v souladu s platnými vnitrostátními předpisy, není-li v tomto nařízení stanoveno jinak. Institut ověření před nástupem do zaměstnání je tak plně nahrazen institutem ověření spolehlivosti. Nařízení (EU) 2019/103 dále stanoví, že platnost ověření před nástupem do zaměstnání se ruší k 31. červenci 2019, přičemž osoby, které absolvovaly ověření před nástupem do zaměstnání, podstoupí ověření spolehlivosti nejpozději do 30. června 2020.

Nařízení (EU) 2019/103 vymezuje rovněž *rozdíl mezi důkladnějším a standardním ověřením spolehlivosti*, který spočívá v tom, že důkladnější ověření spolehlivosti zahrnuje nad rámec náležitostí zahrnutých do standardního ověření spolehlivosti, jimiž jsou určení totožnosti dotyčné osoby na základě písemných dokladů, ověření výpisu z rejstříku trestů ve všech státech pobytu přinejmenším za předchozích 5 let a zaměstnání, vzdělávání a případné mezery přinejmenším za předchozích 5 let, rovněž *zpravodajské informace a jakékoli další relevantní informace*, jež mají příslušné vnitrostátní orgány k dispozici a které mohou být dle jejich uvážení relevantní pro posouzení způsobilosti osoby



k výkonu funkce, která vyžaduje důkladnější ověření spolehlivosti. Zároveň je stanovena různá doba, v níž je nutno ověření spolehlivosti opakovat, a to pro důkladnější ověření spolehlivosti doba 1 roku a pro standardní ověření spolehlivosti doba 3 let.

Ze shora uvedeného vyplývá, že stávající právní úprava obsažená v zákoně o civilním letectví požadavkům stanoveným nově na úrovni práva Evropské unie neodpovídá a musí být v souladu s těmito požadavky upravena.

## **B) Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy, včetně dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen**

### **B. 1 Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy**

Úvodem je nutno uvést, že právní úprava obsažená v návrhu zákona je čistě adaptační úpravou reagující na (shora uvedené) přímo použitelné unijní předpisy. V tomto kontextu je také nutno ji vnímat a posuzovat ji komplementárně, tedy v úzkém a neoddělitelném kontextu úpravy v těchto unijních předpisech obsažené. Převážná část úpravy obsažené v uvedených unijních předpisech je přímo použitelná a návrh zákona tak obsahuje nezbytné provedení těch oblastí, u nichž je nutno příslušnou unijní úpravu konkretizovat.

Rovněž je vhodné blíže vysvětlit terminologii využívanou návrhem zákona v oblasti regulace právních vztahů souvisejících s provozováním bezpilotních systémů. Podle nařízení (EU) 2019/947 (viz článek 2 bod 1) je bezpilotním systémem *bezpilotní letadlo* a *vybavení pro jeho řízení na dálku*. Tyto dvě části bezpilotního systému je nutno v různém kontextu konkrétní právní úpravy důsledně rozlišovat. Návrh zákona tak na místech, v nichž se konkrétní právní úprava dotýká pouze části bezpilotního systému pohybující se ve vzduchu, používá slovního spojení „bezpilotní letadlo“ (typicky u regulace užívání vzdušného prostoru k létání). Na místech, v nichž se konkrétní právní úprava vztahuje na bezpilotní systém (zahrnující jak bezpilotní letadlo, tak vybavení pro jeho řízení na dálku), používá návrh zákona slovního spojení „bezpilotní systém“. Tak je tomu v ustanoveních, v nichž se upravují podmínky provozování bezpilotních systémů, povinnosti provozovatelů bezpilotních systémů a jejich registrace, ale i např. způsobilosti k řízení bezpilotních systémů, kdy je vycházeno z toho, že dálkově řídící pilot ovládá jak součást bezpilotního systému pohybující se ve vzduchu, tedy bezpilotní letadlo, tak jeho druhou součást určenou k řízení bezpilotního letadla na dálku. Konečně je vhodné doplnit, že nařízení (EU) 2019/947 takto pojatému a důslednému rozlišování neodpovídá a z hlediska použité terminologie je mnohdy matoucí či zavádějící.

#### *Požadavky kladené na bezpilotní systémy*

Jak bylo shora uvedeno, představuje právní úprava obsažená v zákoně č. 90/2016 Sb. ve vztahu k požadavkům kladeným právem Evropské unie na bezpilotní systémy, jejich projektování, výrobu, uvádění na trh a volný pohyb v rámci Evropské unie úpravu v podstatě odpovídající a dostatečnou. Nařízení (EU) 2019/945 obsahující požadavky na výrobky (bezpilotní systémy určené pro provozování v otevřené kategorii nebo na základě prohlášení o provozu v rámci „specifické“ kategorie provozu bezpilotních systémů podle nařízení (EU) 2019/947, soupravy příslušenství a doplňková zařízení pro identifikaci na dálku), postup při posouzení jejich shody, povinnosti jednotlivých hospodářských subjektů, označení CE, oznamování subjektů posuzování shody a dozor nad trhem je přímo použitelné a zcela odpovídá zásadám tzv. Nového legislativního rámce. Právní úprava obsažená v nařízení (EU) 2019/945 odpovídá v tomto smyslu příslušným referenčním ustanovením pro harmonizované právní předpisy, které jsou obsaženy v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady 768/2008/ES o společném rámci pro uvádění výrobků na trh a o zrušení rozhodnutí Rady 93/465/EHS.

Návrh zákona se tak v této oblasti omezuje pouze na nezbytné určení vnitrostátního orgánu podle nařízení (EU) 2019/945 a určení jazyka, v němž jsou určité dokumenty poskytovány.

Oznamujícím orgánem v oblasti posuzování shody u bezpilotních systémů bude (v souladu se stávajícím konceptem předpokládaným zákonem č. 90/2016 Sb.) Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. Pojetí tohoto úřadu coby oznamujícího orgánu v dané oblasti představuje koncepční (systematické) opatření. Předkladatel vycházel v této věci ze skutečnosti, že již zavedená pravidla a ustálené postupy v rámci tzv. Nového legislativního rámce, které vyplývají z relevantních předpisů Evropské unie a jsou promítnuty do vnitrostátních právních předpisů (včetně zákona č. 90/2016 Sb.), jsou obecně vykonávány tímto úřadem, přičemž pro vynětí jedné dílčí části (v tomto případě týkající se bezpilotních systémů) z takto vykonávané agendy nebyl shledán žádný důvod.

S konceptem stávající právní úpravy obsažené v zákoně č. 90/2016 Sb. počítá návrh zákona, i pokud jde o postavení České obchodní inspekce coby orgánu dozoru nad trhem. Jak již bylo shora uvedeno, představují výrobky dle kapitoly II nařízení (EU) 2019/945 výrobky dostupné i pro běžné spotřebitele bez speciálních znalostí v oblasti civilního letectví. Současně se jedná o výrobky, které jsou a budou z velké části uváděny na trh a distribuovány způsobem, který má blíže např. ke spotřební elektronice než „velkým“ letadlům určeným pro provoz s posádkou na palubě. I v případě výrobků dle kapitoly II nařízení (EU) 2019/945 je tedy předpokládáno, že orgánem dozoru nad trhem bude Česká obchodní inspekce, jež bude současně vnitrostátním orgánem ve smyslu (EU) 2019/945.

#### *Pravidla provozování bezpilotních systémů*

Návrh zákona reaguje na novou, poměrně rozsáhlou, strukturovanou a detailní úpravu podmínek provozování bezpilotních systémů obsaženou v nařízení (EU) 2019/947. Uvedené nařízení předně rozlišuje tři základní kategorie provozu, a to kategorii otevřenou (tato kategorie provozu je dále rozlišována na tři podkategorie), kategorii specifickou a kategorii certifikovanou. Pro každou z uvedených kategorií provozu pak uvedené nařízení stanoví zvláštní podmínky.

Ve vztahu k certifikované kategorii provozu bezpilotních systémů, jak již bylo shora uvedeno, dospěl předkladatel k závěru, že před přistoupením k implementaci této úpravy do právního řádu České republiky je nutno vyčkat budoucí (dnes pouze v základních konturách předvídané) úpravy přijaté na úrovni práva Evropské unie. Návrh zákona proto příslušnou implementační úpravu provozu bezpilotních systémů v této kategorii neobsahuje.

#### *I. Provozování bezpilotních systémů v otevřené kategorii provozu*

Provoz bezpilotních systémů v otevřené kategorii podle nařízení (EU) 2019/947 nevyžaduje získání žádného předchozího povolení. Uvedené nařízení pro tuto kategorii provozu (vnitřně rozčleněnou na podkategorie A1, A2 a A3) vymezuje okruh bezpilotních systémů, které v této kategorii provozu mohou být provozovány, stanoví konkrétní provozní omezení a povinnosti provozovatelů bezpilotních systémů a dálkově řídících pilotů a zakotvuje rovněž požadavky na jejich odbornou způsobilost.

Návrh zákona v souvislosti s přijetím příslušných adaptačních opatření ve vztahu k úpravě provozování bezpilotních systémů v otevřené kategorii provozu zakotvuje především roli Úřadu při provádění výuky a zkoušky z teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotního systému v podkategoriích A1 a A3 otevřené kategorie provozu, jakož i při provádění dodatečné zkoušky z teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotních systémů v podkategorii A2 otevřené kategorie provozu a vydávání příslušného osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému

v této kategorii. Zakotvuje se rovněž způsob (forma) absolvování dané výuky a zkoušek a podmínky pro vykonání dodatečné zkoušky.

Výuka a zkouška z teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotního systému v podkategoriích A1 a A3 otevřené kategorie provozu bude prováděna (jak je předvídáno nařízením (EU) 2019/947) tzv. on-line způsobem. Provozování bezpilotních systémů v otevřené kategorii provozu je činností otevřenou široké veřejnosti a v podkategoriích A1 a A3 bude absolvování on-line výuky a zkoušky jediným předpokladem pro řízení bezpilotního systému. Navrhuje se proto umožnit přístup k absolvování výuky a zkoušky co nejširšímu okruhu osob.

Zájemci o absolvování dané výuky a zkoušky budou mít dvě možnosti. První z nich bude možnost přihlásit se do systému vedeného Úřadem a v něm (tzv. na dálku) výuku a zkoušku podstoupit. Ztotožnění uchazeče o absolvování výuky a zkoušky bude v tomto případě provedeno pomocí prostředků elektronické identifikace v souladu se zákonem č. 250/2017 Sb., o elektronické identifikaci, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o elektronické identifikaci“), a nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu a o zrušení směrnice 1999/93/ES (dále jen „nařízení o elektronické identifikaci“). Druhou možností bude dostavit se na místo určené Úřadem (nebo jím pověřenou osobou) a v tomto místě výuku a zkoušku absolvovat tzv. prezenčně (i zde však pomocí výpočetní techniky). Ztotožnění uchazeče o absolvování výuky a zkoušky v tomto případě zajistí zaměstnanec Úřadu (pověřené osoby). V obou případech se zkouška vyhodnotí automatizovaně. Řídit bezpilotní systém v podkategorii A2 otevřené kategorie provozu bude možné pouze s osvědčením vydaným Úřadem. Podmínkou pro vydání osvědčení bude vedle absolvování on-line výuky a zkoušky (vyžadované pro podkategorie A1 a A3 – viz shora) rovněž absolvování samostatného praktického výcviku a složení dodatečné zkoušky z teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotních systémů. Dodatečná zkouška bude prováděna tzv. prezenčně (v místě stanoveném Úřadem nebo jím pověřenou osobou) prostřednictvím výpočetní techniky a formou testu. Návrh stanoví podmínky, za nichž bude možno dodatečnou zkoušku vykonat a zakotvuje se rovněž možnost Úřadu za stanovených podmínek vydané osvědčení odejmout.

Návrh zákona dále upravuje možnost Úřadu pověřit prováděním výuky a zkoušky z teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotních systémů v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie (pouze však v případech tzv. prezenčního provádění výuky a zkoušky) a prováděním dodatečné zkoušky z teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotních systémů v podkategorii A2 otevřené kategorie provozu osobu splňující stanovené podmínky, jakož i možnost toto pověření (rovněž za splnění zákonných podmínek) odejmout.

Nařízením (EU) 2019/947 stanoví platnost osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v otevřené kategorii provozu. Pro všechny podkategorie (A1, A2 i A3) otevřené kategorie provozu bude dané osvědčení platné po dobu 5 let. Návrh zákona v souladu s uvedeným nařízením počítá s tím, že, absolvuje-li držitel tohoto osvědčení (v průběhu jeho platnosti) úspěšně tzv. udržovací školení z teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotního systému v dané podkategorii provozu, toto nové osvědčení mu bude vydáno. Po vypršení platnosti osvědčení o způsobilosti k dálkovému řízení bezpilotního systému v otevřené kategorii provozu bude muset žadatel o vydání nového osvědčení splnit veškeré podmínky stanovené pro danou podkategorii provozu, jako kdyby žádal o vydání tohoto osvědčení poprvé. Bude tedy na žadateli, zda si zvolí tento způsob získání nového osvědčení (před uplynutím platnosti původního osvědčení) nebo standardně požádá o nové osvědčení (před uplynutím nebo po uplynutí platnosti stávajícího osvědčení). Návrh zákona v této souvislosti stanoví postup Úřadu v řízení o vydání nového osvědčení, možnost Úřadu pověřit prováděním udržovacího školení třetí osobu, podmínky pro

toto pověření i možnost toto pověření odejmout, podrobnosti (způsob) provedení tohoto školení a postup Úřadu nebo jím pověřené osoby před jeho vykonáním.

## *II. Provozování bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu*

Provoz bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu (tedy bezpilotních systémů, které nemohou být provozovány v otevřené kategorii a zároveň nespádají do certifikované kategorie provozu) je podle nařízení (EU) 2019/947 umožněn v rámci jedné z následujících možností:

- A. na základě oprávnění k provozu vydaného příslušným úřadem členského státu,
- B. na základě prohlášení pro provoz bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem,
- C. na základě osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů nebo
- D. v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů, které obdržely oprávnění vydané příslušným orgánem členského státu.

Rovněž v souvislosti s provozováním bezpilotních systémů ve specifické kategorii nařízení (EU) 2019/947 upravuje požadavky na odbornou způsobilost dálkově řídících pilotů, kdy ovšem povinnost zajistit splnění těchto požadavků je vázána na provozovatele bezpilotního systému.

## *II. A Provozování bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu na základě oprávnění k provozu uděleného Úřadem*

Ve vztahu k udělování oprávnění k provozu bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu dospěl předkladatel k závěru, že úprava obsažená v nařízení (EU) 2019/947 je komplexní a dostatečná. Nezbytné je v tomto ohledu pouze zakotvení působnosti Úřadu coby příslušného úřadu podle uvedeného přímo použitelného předpisu Evropské unie, což návrh zákona činí. Nařízení (EU) 2019/947 stanoví pro postup Úřadu v dané souvislosti dostatečně konkrétní meze. Oprávnění k provozu bezpilotních systémů Úřad udělí na základě žádosti a vyhodnocení rizik spojených s žadatelem plánovaným provozem bezpilotního systému (samotné posouzení rizik provede sám žadatel a přiloží je k žádosti). Pravidla pro provádění posouzení provozních rizik jsou pak rovněž dostatečně detailně upravena zmiňovaným nařízením.

Unijním právem zakotvený institut oprávnění k provozu bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu se svým pojetím blíží stávajícímu (vnitrostátní právní úpravou zakotvenému) institutu povolení k létání letadla bez pilota (viz ustanovení § 52 zákona o civilním letectví). V návaznosti na zohlednění stávající aplikační praxe Úřadu při vydávání tohoto povolení, v rámci níž je Úřad dlouhodobě konfrontován s požadavkem veřejnosti na celkové zvýšení efektivity a „uživatelské přívětivosti“ při podávání žádostí o jeho vydání (a jejich vyřizování), se navrhuje umožnit podat žádost o udělení oprávnění k provozu bezpilotních systémů v této kategorii provozu (vedle obecných způsobů stanovených správním řádem) rovněž elektronicky prostřednictvím uživatelského rozhraní stanoveného Úřadem. Totožnost žadatele se v tomto případě ověří v souladu se zákonem o elektronické identifikaci.

Vzhledem k tomu, že nařízení (EU) 2019/947 požaduje, aby provozovatel bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu zajistil odbornou způsobilost dálkově řídících pilotů, a to aniž by bylo v této souvislosti dostatečně detailní, je potřeba tuto úpravu konkretizovat vnitrostátně. Návrh zákona tak v této souvislosti stanoví, že řídit bezpilotní systém ve specifické kategorii může pouze držitel potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu vydaného provozovatelem bezpilotního systému. Zakotvují se podmínky pro vydání tohoto potvrzení, povinnost provozovatele bezpilotního systému zajistit provádění

potřebného školení v rozsahu a způsobem stanovenými v dokladu osvědčujícím oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo v osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů a ve spolupráci s osobou pověřenou Úřadem. Zakotvují se dále podmínky pro pověření této osoby k uskutečňování této spolupráce, jakož i podmínky pro odnětí tohoto pověření.

Další oblastí vyžadující provedení na úrovni vnitrostátního práva byla předkladatelem vyhodnocena úprava omezení a odnímání oprávnění k provozu bezpilotních systémů. Návrh zákona tak v této souvislosti stanoví podmínky, za nichž Úřad dané oprávnění omezí či odejme, způsob provedení omezení daného oprávnění, jakož i důsledky s rozhodnutím, jímž k omezení nebo odnětí oprávnění došlo, bezprostředně související.

## *II. B Provozování bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu na základě prohlášení pro provoz bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem*

Jednou z možností, jak provozovat bezpilotní systém ve specifické kategorii provozu, je jeho provozování na základě prohlášení v souladu se standardním scénářem.

Nařízení (EU) 2019/947 upravuje dostatečně konkrétně okruh bezpilotních systémů, které lze na základě tohoto titulu ve specifické kategorii provozu provozovat, obsah prohlášení pro provoz bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem, které musí provozovatel bezpilotního systému předložit Úřadu, jakož i postup Úřadu při posuzování tohoto prohlášení. Uvedené nařízení rozlišuje dva možné scénáře provozu bezpilotního systému v předmětné kategorii, a to scénář pro provoz ve vizuálním dohledu nad kontrolovanou pozemní plochou v obydleném prostředí (scénář 1) a scénář pro provoz mimo vizuální dohled s pozorovateli vzdušného prostoru nad kontrolovanou pozemní plochou v řídkém obydleném prostředí (scénář 2). Pro každý z těchto scénářů pak nařízení upravuje konkrétní pravidla provozu bezpilotního systému, povinnosti provozovatele bezpilotního systému a povinnosti dálkově řídicího pilota.

V zájmu zajištění celkového zvýšení efektivity a „uživatelské přívětivosti“ při předkládání prohlášení o provozu bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem osobou, která hodlá provozovat bezpilotní systém ve specifické kategorii provozu právě z tohoto titulu, se navrhuje umožnit provedení tohoto jednostranného úkonu vůči Úřadu (vedle obecných možností stanovených pro učinění podání správním řádem) rovněž elektronicky prostřednictvím uživatelského rozhraní stanoveného Úřadem. Totožnost osoby, která učiní tento úkon právě tímto způsobem, se ověří v souladu se zákonem o elektronické identifikaci.

Ve vztahu k odborné způsobilosti dálkově řídicích pilotů bezpilotních systémů pak nařízení předvídá, že bezpilotní systém bude řízen dálkově řídicím pilotem, který

- a) je *držitelem osvědčení o teoretických znalostech* dálkově řídicího pilota v souladu s požadavky stanovenými pro provoz ve standardním scénáři vydaného příslušným úřadem nebo subjektem určeným příslušným úřadem členského státu a zároveň
- b) je *držitelem akreditace* na základě absolvování *výcviku praktických dovedností* pro standardní scénář vydané subjektem, který předložil prohlášení o splnění stanovených požadavků a je uznán příslušným úřadem členského státu, nebo provozovatelem bezpilotních systémů, který předložil příslušnému úřadu členského státu registraci prohlášení o shodě se standardním scénářem a prohlášení o shodě s dalšími nařízeními stanovenými požadavky.

Návrh zákona v této souvislosti zakotvuje postup Úřadu při vydávání osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem. Ze shora uvedeného je přitom zřejmé, že toto osvědčení bude pouze jednou ze dvou (kumulativně stanovených) podmínek pro získání způsobilosti k řízení bezpilotního systému (k osvědčení bude muset přistoupit rovněž zmíněná akreditace o absolvování *výcviku praktických*

*dovedností*). Navrhovaná úprava dále stanoví podmínku pro vydání zmíněného osvědčení, jíž bude složení dodatečné zkoušky z teoretických znalostí podle předmětného nařízení, podmínky vykonání této zkoušky, možnost úřadu pověřit prováděním dodatečné zkoušky třetí osobu, podmínky pro toto pověření, jakož i podmínky pro jeho odnětí, podrobnosti (způsob) provedení této zkoušky a postup Úřadu nebo jím pověřené osoby před jejím vykonáním.

I v tomto případě (stejně jako je tomu v případě osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v otevřené kategorii provozu) stanoví nařízení (EU) 2019/947 platnost osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem. Platnost tohoto osvědčení je nařízením stanovena rovněž na 5 let. Návrh zákona v souladu s uvedeným nařízením i v tomto případě počítá s tím, že, absolvuje-li držitel tohoto osvědčení (v průběhu jeho platnosti) úspěšně tzv. udržovací školení z teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotního systému v dané kategorii provozu, toto nové osvědčení mu bude vydáno. Po vypršení platnosti osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem bude muset žadatel o vydání nového osvědčení splnit veškeré podmínky stanovené pro danou kategorii provozu, jako kdyby žádal o vydání tohoto osvědčení poprvé. Bude tedy na žadateli, zda si zvolí tento způsob získání nového osvědčení (před uplynutím platnosti původního osvědčení) nebo standardně požádá o nové osvědčení (před uplynutím nebo po uplynutí platnosti stávajícího osvědčení). Návrh zákona v této souvislosti stanoví postup Úřadu v řízení o vydání nového osvědčení, možnost Úřadu pověřit prováděním udržovacího školení třetí osobu, podmínky pro toto pověření i možnost toto pověření odejmout.

Jde-li pak o podmínky absolvování *výcviku praktických dovedností* potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu, jeví se úprava obsažená v nařízení (EU) 2019/947 (až na níže uvedenou výjimku) jako dostatečně konkrétní. Uvedené nařízení upravuje detailně postup (podmínky) při pověřování (uznávání) subjektů provádějících výcvik a hodnocení praktických dovedností dálkově řídicích pilotů příslušným úřadem, jakož i předměty a oblasti, které mají být pokryty v rámci výcviku a hodnocení praktických dovedností dálkově řídicích pilotů, ať již tento výcvik provádí příslušným úřadem uznaný subjekt nebo sám provozovatel bezpilotních systémů. Zmiňovanou výjimkou z takto dostatečně konkrétně stanovených pravidel je otázka odnímání uděleného pověření. Návrh zákona proto v této souvislosti příslušné podmínky pro odnětí pověření k provádění výcviku praktických dovedností potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu zakotvuje.

Ve zbývajících ohledech, pokud jde o podmínky provozování bezpilotního systému ve specifické kategorii v souladu se standardním scénářem, bylo nařízení (EU) 2019/947 vyhodnoceno jako dostatečně konkrétní, kdy úprava v něm obsažená nevyžaduje žádné dodatečné vnitrostátní provedení.

## *II. C Provozování bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu na základě osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů*

Další možností, jak provozovat bezpilotní systém ve specifické kategorii provozu, je jeho provozování na základě osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů.

Nařízení (EU) 2019/947 obsahuje detailní úpravu podmínek pro vydání osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů, práva a povinnosti držitele tohoto osvědčení a dobu jeho platnosti. Uvedené nařízení předpokládá, že žadatel o vydání osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů zavede a udržuje systém řízení bezpečnosti odpovídající velikosti, povaze a složitosti jím zamýšleného provozu a zohledňující možná nebezpečí a potenciální rizika s tímto provozem související. Dále se předvídá, že v návaznosti na vydané osvědčení jeho držitel vypracuje

a poskytne Úřadu příručku k osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů popisující zevrubně jeho strukturu a jím prováděné činnosti tak, aby bylo dosaženo souladu s požadavky stanovenými uvedeným nařízením.

Jako oblasti vyžadující provedení na úrovni vnitrostátního práva byly předkladatelem vyhodnoceny úprava způsobilosti k řízení bezpilotních systémů pro držitele osvědčení lehkých bezpilotních systémů (řešena obdobně jako v případě způsobilosti k řízení bezpilotních systémů dálkově řídicími piloty pro držitele oprávnění k provozu bezpilotních systémů) a dále omezení a odnímání oprávnění k provozu lehkých bezpilotních systémů. Návrh zákona tak v této souvislosti stanoví podmínky, za nichž Úřad dané oprávnění omezí či odejme, způsob provedení omezení daného oprávnění, jakož i důsledky s rozhodnutím, jímž k omezení nebo odnětí oprávnění došlo, bezprostředně související.

## *II. D Provozování bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu v rámci spolku*

Poslední možností, jak provozovat (nebo řídit) bezpilotní systém ve specifické kategorii provozu, je jeho provozování (či řízení) v rámci spolku, který je držitelem oprávnění vydaného Úřadem.

Nařízení (EU) 2019/947 předvídá (viz jeho článek 5 odst. 6 písm. b) ve spojení s článkem 16) možnost provozování bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů. Účelem je zde v zásadě umožnit, aby činnost organizovaných „leteckých modelářů“, která byla v řadě evropských zemí dosud dlouhodobě etablovaná a v zásadě bezproblémová, mohla v rámci nové koncepce regulace probíhat i za podmínek, které budou odlišné od podmínek standardních, a přitom též zajistí dostatečnou míru bezpečnosti. Toto nařízení zároveň předvídá, že oprávnění klubu (sdružení) leteckých modelářů bude vydáno buď v souladu s příslušnými vnitrostátními předpisy nebo v souladu se zavedenými postupy, organizační strukturou a systémem řízení klubu nebo sdružení leteckých modelářů. Předkladatel v této souvislosti vyhodnotil jako vhodné stanovit podmínky pro vydání příslušného oprávnění na úrovni zákona. Jako nejvhodnější korporátní formu příslušného subjektu vnímá předkladatel spolek ve smyslu ustanovení § 214 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Příslušnou právní konstrukci pak předkladatel navrhuje pojmut tak, že provozovat bezpilotní systém ve specifické kategorii provozu bude (vedle jiných, shora uvedených titulů) možno na základě členství ve spolku, jemuž bylo uděleno příslušné oprávnění. Oprávnění spolku bude udělováno Úřadem, budou-li pro to splněny návrhem zákona taxativně stanovené podmínky, které jsou koncipovány s cílem zajistit bezpečné provozování (resp. řízení) bezpilotních systémů členy spolku.

V souladu s nařízením (EU) 2019/947 je návrhem zákona předvídáno, že v oprávnění spolku vydaném Úřadem budou stanoveny konkrétní podmínky, za nichž bude možno členem spolku bezpilotní systém provozovat (řídit). Nařízení (EU) 2019/947 předvídá, že při provozování (řízení) bezpilotního systému v tomto konkrétním režimu (v rámci spolku) bude možno se odchýlit od pravidel stanovených tímto nařízením. Pravidla, od nichž se takto bude možno odchýlit, vymezí žadatel o udělení oprávnění spolku již při podání žádosti. Zároveň vymezí pravidla, která se uplatní namísto těchto pravidel.

S ohledem na to, že adresátem oprávnění spolku je spolek a nikoliv jeho jednotliví členové, navrhuje se zároveň, aby držitel oprávnění spolku (oprávněný spolek) byl povinen upravit pravidla spolku tak, aby odpovídala podmínkám pro provozování (dálkové řízení) bezpilotních systémů jeho členy stanoveným v rozhodnutí o udělení oprávnění. Členové spolku pak budou povinni pravidla spolku dodržovat.

Vymahatelnost povinnosti dodržovat pravidla spolku je pak nutno vnímat ve dvou rovinách, soukromoprávní a veřejnoprávní. Pravidla spolku upravující vybraná pravidla stanovující určitá provozní omezení související s provozováním bezpilotních systémů budou vymahatelná veřejnoprávně. Návrh zákona v této souvislosti zakotvuje příslušné skutkové podstaty přestupků. Naopak pravidla spolku upravující ostatní (jiné) povinnosti členů spolku budou vymahatelná „pouze“ v soukromoprávní rovině (např. vyloučením ze spolku). Předkladatel vnímá potřebu zakotvit podmínky pro veřejnoprávní vymáhání (byť některých vybraných) povinností stanovených pravidly spolku, přičemž podle jeho názoru nelze porušení daných povinností ponechat pouze na soukromoprávní rovině. Zde uvedené má význam rovněž v souvislosti s veřejnoprávní povinností držitele oprávnění spolku provádět dohled nad provozováním a řízením bezpilotních systémů a přijímat opatření k nápravě v případě zjištění porušení pravidel spolku (i na tuto povinnost je pak navázána příslušná skutková podstata přestupku).

Návrh zákona stanoví zároveň povinnosti držitele oprávnění spolku, jakož i možnost Úřadu za stanovených podmínek oprávnění spolku omezit nebo odejmout.

#### *Registr provozovatelů bezpilotních systémů*

Nařízení (EU) 2019/947 ve svém článku 14 vyžaduje, aby členské státy zřídily a udržovaly systémy registrace bezpilotních systémů, jejichž konstrukce podléhá osvědčování (tedy bezpilotních systémů v tzv. certifikované oblasti), a dále registrace provozovatelů bezpilotních systémů, jejichž provoz může představovat riziko pro bezpečnost, ochranu před protiprávními činy, soukromí a ochranu osobních údajů či životní prostředí.

Jak již bylo shora uvedeno, vyhodnotil předkladatel ve vztahu k bezpilotním systémům v tzv. certifikované oblasti, že před přistoupením k implementaci této úpravy do právního řádu České republiky je nutno vyčkat budoucí (dnes pouze v základních konturách předvídané) úpravy přijaté na úrovni práva Evropské unie. Návrh zákona proto příslušnou implementační úpravu registrace (certifikovaných) bezpilotních systémů neobsahuje.

Návrh zákona tak počítá pouze s úpravou registrace provozovatelů bezpilotních systémů. Povinnost provozovatele bezpilotního systému provést jednostranným právním jednáním svoji registraci do registru vedeného příslušným orgánem členského státu Evropské unie (Úřadem) vyplývá přímo z nařízení (EU) 2019/947 (článek 14 odst. 5), přičemž samo nařízení stanoví, že provozovatelé bezpilotních systémů se registrují,

a) jestliže provozují v *otevřené kategorii* letadlo s maximální vzletovou hmotností 250 g nebo vyšší nebo letadlo, které v případě nárazu může na člověka přenést kinetickou energii vyšší než 80 joulů nebo letadlo, které je vybaveno čidlem schopným zachycovat osobní údaje, ledaže je v souladu se směrnicí 2009/48/ES, a

b) jestliže provozují ve *specifické kategorii* bezpilotní letadlo jakékoli hmotnosti.

Návrh zákona zakotvuje předně registr provozovatelů bezpilotních systémů coby informační systém veřejné správy, jehož správcem je Úřad, stanoví způsob a rozsah v něm vedených údajů (odkazem na nařízení o provozu bezpilotních systémů), zakotvuje okruh subjektů, jimž bude zajištěn dálkový a nepřetržitý přístup k údajům v registru vedeném, povinnost provozovatele bezpilotního systému oznámit změnu údajů vedených v registru, jakož i postup Úřadu při výmazu provozovatele bezpilotního systému z registru.

V zájmu umožnit provozovatelům bezpilotních systémů splnit svoji registrační povinnost v co možná největší míře efektivně a „uživatelsky přívětivě“ návrh zákona připouští provedení příslušného úkonu (vedle obecných způsobů učinění podání podle správního řádu) rovněž elektronicky prostřednictvím uživatelského rozhraní stanoveného Úřadem. Totožnost



provozovatele bezpilotního systému se v tomto případě ověří v souladu se zákonem o elektronické identifikaci.

#### *Registr dálkově řídicích pilotů*

Návrh zákona zakotvuje rovněž úpravu registru dálkově řídicích pilotů. Jde o čistě vnitrostátní právní úpravu konstruovanou v zájmu zajištění efektivního výkonu kontroly vybraných povinností dálkově řídicích pilotů vyplývajících převážně z unijního práva. Tuto kontrolu bude provádět (vedle Úřadu) rovněž Policie České republiky, přičemž bude zároveň umožněno projednat vybrané přestupky příkazem na místě. Využití údajů vedených v nově zřízeném registru dálkově řídicích pilotů přispěje k rychlému a potřebnému zjištění či ověření údajů potřebných pro účely výkonu uvedené kontroly, jakož i postupů na kontrolu navazujících.

Registr dálkově řídicích pilotů bude informačním systémem veřejné správy, jehož správcem bude Úřad. Údaje vedené v registru budou poskytovány Ministerstvu dopravy, Ministerstvu obrany, zpravodajským službám České republiky, Policii České republiky a rovněž dalším zákonem vymezeným subjektům (na jejich žádost, prokážou-li právní zájem na poskytnutí předmětných údajů). Návrh zákona rovněž stanoví dobu vedení stanovených údajů v registru a související zmocnění pro vydání prováděcího právního předpisů, který blíže rozvede (upřesní) strukturu některých v registru vedených údajů (konkrétně půjde o údaje o odborné způsobilosti dálkově řídicích pilotů).

#### *Pojištění provozovatele bezpilotního systému*

Nařízení (EU) 2019/947 výslovně nevyžaduje, aby byl provozovatel bezpilotního systému pojištěn, nicméně vnitrostátní právní úpravu takového pojištění (hned na několika místech) předvídá a rovněž obecně odkazuje na unijní úpravu pojištění, jež míří k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel, v platném znění, podle něhož musí být pojištěn (mimo jiné) provozovatel modelu letadla (resp. obecněji bezpilotního letadla, přistoupíme-li zde na širší výklad daného pojmu) s maximální vzletovou hmotností přesahující 20 kg ve smyslu článku 2 odstavce 2 písm. b) tohoto nařízení. Je tedy zřejmé, že na provozovatele některých bezpilotních systémů (naplňujících znaky uvedeného ustanovení) působnost tohoto nařízení dopadne, zatímco na jiné nikoliv.

Návrh zákona zakotvuje povinnost provozovatele bezpilotního systému provozujícího bezpilotní systém ve specifické kategorii provozu (a rovněž ve vybraných případech otevřené kategorie provozu) mít po celou dobu tohoto provozu sjednané pojištění a zaplacené pojistné. Provozovatel bezpilotního systému v otevřené kategorii provozu bude muset mít sjednáno pojistné (souhrnně) ve vztahu ke všem jím provozovaným bezpilotním systémům, zatímco provozovatel bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu bude sjednávat toto pojištění ve vztahu ke každému jednomu jím provozovanému bezpilotnímu systému. Návrh zákona rovněž obsahuje zákonné zmocnění k vydání prováděcího právního předpisu, jenž stanoví minimální výši pojistného plnění pro jednotlivé kategorie (a podkategorie) provozu.

Vzhledem k tomu, že některé bezpilotní systémy budou spadat pod úpravu obsaženou v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel, v platném znění (viz shora), je ustanovení obsahující vnitrostátní právní úpravu pojištění bezpilotních systémů formulováno tak, aby se obě úpravy nepřekrývaly. Nově navrhovanou vnitrostátní úpravu pojištění je tedy nutno vnímat jako doplnění příslušné úpravy unijní.

#### *Podmínky užívání vzdušného prostoru k létání bezpilotních letadel*

V návaznosti na úpravu obsaženou v nařízení (EU) 2019/947, která předvídá vymezování zón vzdušného prostoru v souvislosti s provozováním bezpilotních systémů (viz jeho článek 15), a na základě věcných požadavků návrh zákona doplňuje stávající úpravu podmínek užívání vzdušného prostoru České republiky k létání o úpravu vymezování částí vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel, která umožňuje zohlednit veškerá jeho specifika (ve vztahu k provozování „velkých“ letadel). Vedle právní úpravy obsažené v § 44 odst. 2 až 6 zákona o civilním letectví, která zůstane zachována, se navrhuje její doplnění o možnost Úřadu vymezit část vzdušného prostoru, v níž

1. bude možno *trvale* zakázat, omezit nebo stanovit podmínky pro létání bezpilotních letadel nad vymezenými oblastmi,
2. bude možno ve veřejném zájmu *na dobu nezbytně nutnou* zakázat, omezit nebo stanovit podmínky pro létání bezpilotních letadel,
3. létání bezpilotních letadel *nebude podléhat* některému z požadavků stanovených právem Evropské unie (létání bezpilotních letadel v takto vymezení části vzdušného prostoru bude podléhat liberálnějšímu než obecně platným podmínkám),
4. budou k zajištění účinného, plynulého a koordinovaného provozu bezpilotních systémů *poskytovány služby* pro jejich kontrolovaný provoz podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů (jde o přímo použitelný předpis, jehož přijetí je očekáváno a je zatím ve fázi návrhu), nebo
5. *dočasně*, nejdéle však na zákonem vymezenou dobu, bude možno v soukromém zájmu zakázat, omezit nebo stanovit podmínky pro létání bezpilotních letadel anebo v níž bude umožněno létání bezpilotních letadel jednomu provozovateli bezpilotních systémů nebo kategorii provozovatelů bezpilotních systémů.

Navrhuje se stávající právní úpravu obsaženou v zákoně o civilním letectví významným způsobem doplnit a zakotvit větší diverzifikaci typů vymezovaných částí vzdušného prostoru České republiky, a to podle různých pravidel pro létání bezpilotních letadel, která budou s danou částí vzdušného prostoru spjata. V rámci nově navrhované právní úpravy jednotlivých (shora uvedených) kategorií vymezovaných částí vzdušného prostoru České republiky se zároveň upravují specifická procesní pravidla související s řízením o vydání příslušného opatření obecné povahy, jímž bude daná část vzdušného prostoru České republiky vymezována, a to zejména ve vztahu k obecné úpravě vydávání opatření obecné povahy obsažené ve správním řádu. V tomto kontextu se u jednotlivých kategorií nově navrhovaných opatření obecné povahy vymezuje role stanovených dotčených orgánů či okruh subjektů, které budou moci proti návrhu opatření obecné povahy podat námítky. Specifika jsou rovněž předvídána, pokud jde o zveřejňování vydaného opatření obecné povahy.

*Adaptační opatření ve vztahu k prováděcímu návrhu nařízení Komise upravujícímu prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů*

Jak již bylo shora uvedeno, je na úrovni práva Evropské unie očekáváno přijetí návrhu prováděcího nařízení Komise upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů.

Návrh zákona v této souvislosti předně počítá se zakotvením kompetence Úřadu coby příslušného úřadu podle návrhu uvedeného přímo použitelného předpisu Evropské unie, jakož i s úpravou postupu správního orgánu (Úřadu) při vymezování částí vzdušného prostoru České republiky, v níž budou v souladu s tímto předpisem k zajištění účinného, plynulého a koordinovaného provozu bezpilotních systémů *poskytovány služby* pro jejich kontrolovaný provoz

(o této navrhované úpravě bylo pojednáno v předchozí kapitole). Rovněž dochází k úpravě postupu Úřadu při zveřejňování údajů o poskytovatelích společné informační služby a poskytovatelích služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů podle (návrhu) uvedeného nařízení, zakotvují se podmínky pro odnímání oprávnění k poskytování služeb poskytovatelem společné informační služby nebo poskytovatelem služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů a postup poskytovatele těchto služeb na odnětí tohoto oprávnění navazující.

#### *Digitální mapa pro užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel*

Nařízení (EU) 2019/947 ve svém článku 15 odst. 3 stanoví, že, pokud členské státy vymezí zeměpisné zóny pro bezpilotní systémy, zajistí pro účely funkce „geo-awareness“, aby informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, byly zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu. Funkcí „geo-awareness“ pak nařízení (viz článek 2 bod 15) rozumí funkci, která na základě údajů poskytnutých členskými státy zjišťuje možné porušení omezení vzdušného prostoru a upozorňuje dálkově řídící piloty tak, aby mohli přijmout okamžitá a účinná opatření s cílem zabránit tomuto porušení.

Návrh zákona tak v návaznosti na novou úpravu vymezování částí vzdušného prostoru České republiky v souvislosti s létáním bezpilotních letadel a za účelem provedení zmíněného požadavku nařízení (EU) 2019/947 obsahuje úpravu digitální mapy pro užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel (dále jen „digitální mapa“). Digitální mapa bude informačním systémem veřejné správy, jehož správcem bude Úřad, a budou v ní vyznačeny části vzdušného prostoru České republiky a k nim se vztahující pravidla (zákazy, omezení) vymezená opatřeními obecné povahy nebo pokyny vydané podle zákona o civilním letectví, případně pravidla stanovená (a vztahující se k létání bezpilotních letadel) jinými právními předpisy (např. podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů). Údaje vedené v digitální mapě budou veřejně přístupné a budou vedeny ve výměnném formátu způsobem umožňujícím dálkový přístup. V podrobnostech pak návrh zákona odkazuje příslušným zmocněním na prováděcí právní předpis.

#### *Institut ověření spolehlivosti*

Návrh zákona přináší změnu stávající právní úpravy institutu ověření spolehlivosti v návaznosti na nové požadavky stanovené v nařízení (EU) 2019/103 a nařízení (EU) 2019/1583.

Návrh zákona předně v souladu s uvedenými přímo použitelnými předpisy Evropské unie mění přístup k vymezení okruhu osob, u nichž bude ověření spolehlivosti vyžadováno. Nutnost získat doklad o spolehlivosti tak nadále nebude vázána (pouze) na skutečnost, zda osoba vstupuje bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru. Jak již bylo shora uvedeno, vyžaduje unijní právo nadále ověření spolehlivosti i u osob, které vykonávají tímto právem vymezené činnosti mimo vyhrazené bezpečnostní prostory. Nutnost získat doklad o spolehlivosti tak bude nově navázána přímo na příslušný přímo použitelný předpis Evropské unie. Každý, u něhož to tento předpis vyžaduje, bude muset být spolehlivý.

Nařízení (EU) 2019/1582 umožňuje členským státům Evropské unie, aby si u určitých osob zvolily, zda bude prováděno standardní ověření spolehlivosti, nebo důkladnější ověření spolehlivosti. Jediný rozdíl v postupu při důkladnějším ověřování spolehlivosti (oproti postupu při standardním ověřování spolehlivosti) přitom spočívá v tom, že v tomto případě daný postup zahrnuje zpravodajské informace a jakékoliv další informace, jež má příslušný orgán k dispozici a které mohou být dle jeho uvážení relevantní pro posouzení způsobilosti osoby k výkonu činnosti vyžadující právě takové ověření spolehlivosti. Předkladatel se v zájmu zajištění vysokého standardu ochrany civilního letectví před protiprávními činy, zejména proti terorismu, rozhodl pro vyžadování důkladnějšího ověření spolehlivosti po všech osobách, u nichž unijní právo umožňuje

volbu mezi standardním a důkladnějším ověřením spolehlivosti (bližší zdůvodnění volby tohoto přístupu je obsaženo v kapitole G (v části nazvané Dopad navrhované právní úpravy na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty) této důvodové zprávy. Jinými slovy důkladnější ověření spolehlivosti bude vyžadováno ve všech případech, kdy unijní právo vyžaduje ověření spolehlivosti.

Navrhovanou právní úpravou dále dochází ke změně doby platnosti dokladu o spolehlivosti. Vzhledem k tomu, že (jak bylo shora uvedeno) bude důkladnější ověření spolehlivosti vyžadováno u všech osob, u nichž unijní právo vyžaduje ověření spolehlivosti, stanoví se v souladu s nařízením (EU) 2019/103, že doklad spolehlivosti bude platný 1 rok.

V návaznosti na opuštění koncepce, dle níž bylo rozlišováno mezi ověřením spolehlivosti a ověřením před nástupem do zaměstnání (unijní právo nadále pracuje již pouze s institutem ověření spolehlivosti, které dále rozlišuje na důkladné a standardní), dochází návrhem zákona k vypuštění právní úpravy ověřování uchazeče před nástupem do zaměstnání (viz stávající § 85v zákona o civilním letectví).

#### *Skutkové podstaty přestupků a sankce za jejich spáchání*

Nová úprava přijatá na úrovni Evropské unie (zejména nařízení (EU) 2019/945, nařízení (EU) 2019/947 a návrh prováděcího nařízení Komise upravující prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů), jakož i návrh nové vnitrostátní právní úpravy související s prováděnou unijní úpravou, obsahuje poměrně rozsáhlé množství povinností celé řady subjektů, ať už provozovatelů bezpilotních systémů, dálkově řídicích pilotů, držitelů oprávnění spolku (v jehož rámci bude docházet k provozování nebo řízení bezpilotních systémů) nebo poskytovatelů služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů. Návrh zákona v návaznosti na nově ukládané povinnosti konstruuje příslušné skutkové podstaty přestupků. V souvislosti s úpravou a doplněním skutkových podstat přestupků dochází rovněž ke stanovení správních trestů za jejich spáchání, včetně stanovení jejich druhu a výše.

### **B. 2 Zhodnocení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen**

Na zákaz diskriminace a na rovnost žen a mužů nemá navrhovaná právní úprava žádný dopad.

### **C) Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy v jejím celku**

Předkládaným návrhem zákona dochází především k zajištění slučitelnosti právního řádu České republiky s právem Evropské unie. Dochází tak zejména k adaptaci právního řádu České republiky na nařízení (EU) 2018/1139, nařízení (EU) 2019/103, nařízení (EU) 2019/1583, nařízení (EU) 2019/945 a nařízení (EU) 2019/947. Neprovedení potřebných implementačních opatření by mělo za následek veškerá rizika spojená s neplněním závazků plynoucích České republice z jejího členství v Evropské unii, zejména tedy zahájení procedur podle čl. 258 Smlouvy o fungování Evropské unie.

### **D) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky**

Z hlediska Listiny základních práv a svobod se navržená regulace dotýká zejména práva na svobodnou volbu povolání a přípravu k němu a práva na podnikání (čl. 26), kdy nicméně platí, že zákonodárce může stanovit podmínky a omezení pro výkon určitých povolání nebo činností. Předkladatel se domnívá, že navržená právní úprava obstojí v tzv. testu rozumnosti, jenž Ústavní soud používá v kontextu tohoto hospodářského práva při hodnocení ústavně právní konformity konkrétní právní úpravy.

Nově navrhované povinnosti směřující zejména k provozovatelům bezpilotních systémů, dálkově řídicím pilotům či poskytovatelům služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů vycházejí z požadavků (platného nebo připravovaného) unijního práva a jejich zavedení je nezbytné z hlediska zajištění závazků České republiky vyplývajících z členství v Evropské unii.

Lze konstatovat, že navrhovaná právní úprava je v souladu s ústavním pořádkem České republiky, jakož i s ustálenou judikaturou Ústavního soudu.

## **E) Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s právem Evropské unie**

Cílem návrhu zákona je zejména implementace následujících sekundárních unijních aktů:

- nařízení (EU) 2018/1139,
- nařízení (EU) 2019/103,
- nařízení (EU) 2019/945,
- nařízení (EU) 2019/947,
- prováděcí (EU) 2019/1583.

S navrženou právní úpravou též souvisí prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/910 ze dne 30. června 2020, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2015/1998, (EU) 2019/103 a (EU) 2019/1583, pokud jde o opětovné označení leteckých společností, provozovatelů a subjektů provádějících bezpečnostní kontroly nákladu a pošty přicházejících ze třetích zemí, jakož i o odklad některých regulatorních požadavků v oblasti kybernetické bezpečnosti, ověřování spolehlivosti, norem pro systémy detekce výbušnin a zařízení pro stopovou detekci výbušnin v důsledku pandemie COVID-19. Toto nařízení odkládá použitelnost ustanovení nařízení (EU) 2019/103 a (EU) 2019/1583, která jsou implementována návrhem zákona o jeden rok (do 31. prosince 2021). Nařízení (EU) 2019/947 je použitelné ode dne 31. prosince 2020. U zbylých dvou nařízení nebyla stanovena lhůta pro implementaci.

Návrh zákona rovněž zohledňuje návrh prováděcího nařízení Komise upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů, neboť jeho přijetí se očekává ještě před přijetím tohoto návrhu zákona.

S návrhem zákona souvisí též nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel, v platném znění, které již je ve stávajícím zákoně provedeno. Návrhem zákona dochází toliko k vyjasnění vztahu nově navrhované právní úpravy pojištění provozovatelů bezpilotních systémů k právní úpravě obsažené v tomto nařízení.

V souvislosti s výše uvedenými nařízeními lze konstatovat, že převážná většina ustanovení těchto právních předpisů je přímo použitelná a nevyžaduje legislativní provedení. Navrhovaná právní úprava je se shora uvedenými předpisy Evropské unie v souladu.

K výše uvedeným nařízením se nevztahuje žádná judikatura Soudního dvora Evropské unie, která by byla v kontextu navrhované právní úpravy relevantní.

Návrh zákona je rovněž slučitelný s obecnými právními zásadami práva Evropské unie.

Předkládaný návrh zákona je tedy plně v souladu s právem Evropské unie.

**F) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána, včetně zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod**

**F. 1 Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána**

Navrhovaná právní úprava je v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána.

**F. 2 Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod**

Obsah navrhované právní úpravy byl posouzen z hlediska slučitelnosti s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) a byla identifikována navrhovaná ustanovení, o nichž lze uvažovat jako o ustanoveních, jichž se dotýká právní úprava obsažená v Úmluvě. Jako relevantní se jeví posouzení slučitelnosti navrhovaných ustanovení s právem na ochranu majetku ve smyslu Protokolu č. 1 Úmluvy a zásadou uložení trestu jen na základě zákona ve smyslu čl. 7 Úmluvy.

*Právo na ochranu majetku (Protokol č. 1 Úmluvy)*

Protokol č. 1 Úmluvy stanoví, že každá fyzická nebo právnická osoba má právo pokojně užívat svůj majetek. Nikdo nemůže být zbaven svého majetku s výjimkou veřejného zájmu a za podmínek, které stanoví zákon a obecné zásady mezinárodního práva (čl. 1 odst. 1). To nebrání právu států přijímat zákony, které považují za nezbytné, aby upravily užívání majetku v souladu s obecným zájmem a zajistily placení daní a jiných poplatků nebo pokut (čl. 1 odst. 2).

Návrh zákona rozšiřuje okruh přestupků a stanoví sazby pokut, které se za jejich spáchání uloží. Jde o přestupky, jejichž skutkové podstaty vychází z porušení nových povinností zaváděných návrhem zákona. U všech přestupků jsou stanoveny sankce zapadající do již zavedeného systému úpravy správního trestání, kdy je za porušení příslušné povinnosti možno uložit sankci vymezenou jak dolní, tak horní hranicí sazeb pokut. Jejich výše odpovídá typové závažnosti jednání, která naplňují skutkové podstaty jednotlivých přestupků. Návrh zákona tak ctí zásadu přiměřenosti a je v tomto ohledu v souladu s článkem 1 odst. 1 a 2 Protokolu č. 1 Úmluvy.

*Zásada uložení trestu jen na základě zákona (čl. 7 Úmluvy)*

Článek 7 odst. 1 Úmluvy stanoví, že nikdo nesmí být odsouzen za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, nebylo podle vnitrostátního nebo mezinárodního práva trestným činem. Rovněž nesmí být uložen trest přísnější, než jaký bylo možno uložit v době spáchání trestného činu. Podle článku 7 odst. 2 Úmluvy tento článek nebrání souzení a potrestání osoby za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, bylo trestné podle obecných právních zásad uznávaných civilizovanými národy.

Při vědomí toho, že pro účely posouzení souladu návrhu zákona s Úmluvou lze nahlížet na přestupky jako na trestné činy, lze konstatovat, že nově formulované přestupky naplňují zásadu *nullum crimen sine lege a nulla poena sine lege* vtělenou do článku 7 Úmluvy. Přestupky jsou formulovány jasným způsobem, takže adresát normy z ní může seznat, jaké konání či opomenutí způsobuje jeho delikt (trestný) odpovědnost, a působí do budoucna, nikoliv retroaktivně. I z tohoto pohledu je tedy návrh zákona v souladu s Úmluvou.

**G) Zhodnocení předpokládaného hospodářského a finančního dosahu navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel a dopady na životní prostředí**

*Dopad navrhované právní úpravy na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty*

Návrh zákona v souladu s (EU) 2019/947 od základu mění stávající úpravu, když zcela nově zakotvuje postupy Úřadu při provádění výuky a zkoušek z teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotního systému v otevřené kategorii provozu, jakož i při provádění dodatečné zkoušky z teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotních systémů v otevřené a specifické kategorii provozu a při vydávání osvědčení prokazujících způsobilost k řízení bezpilotního systému v otevřené a specifické kategorii provozu.

Nově dochází také k zakotvení působnosti Úřadu coby příslušného úřadu podle uvedeného nařízení, což zahrnuje provedení příslušných postupů ve věci vydávání oprávnění k provozu bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu, přijímání a ověřování prohlášení o provozu bezpilotního systému podle standardního scénáře ve specifické kategorii provozu, vydávání oprávnění spolku za účelem provádění rekreačních, sportovních nebo soutěžních letů anebo veřejných leteckých vystoupení jeho členy a vydávání osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů.

S touto úpravou úzce souvisí rovněž působnost a postupy Úřadu při omezení či odnímání oprávnění provozovatelů bezpilotních systémů (oprávnění k provozu bezpilotních systémů a osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů). Návrh zákona rovněž zakotvuje novou kompetenci Úřadu ve věci vedení nových informačních systémů veřejné správy, a to registru provozovatelů bezpilotních systémů, registru dálkově řídících pilotů a digitální mapy, a dále ve věci vydávání nových druhů opatření obecné povahy, jimiž má docházet k vymezení části vzdušného prostoru České republiky v souvislosti s létáním bezpilotních letadel.

V návaznosti na návrh prováděcího nařízení Komise upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů pak dochází k zakotvení působnosti Úřadu coby příslušného úřadu podle tohoto (návrhu) nařízení, která zahrnuje udělování oprávnění k poskytování společné informační služby a služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů, zveřejňování údajů o poskytovatelích společné informační služby a poskytovatelích služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů, vydávání specifického druhu opatření obecné povahy, jímž bude možnost vymezit část vzdušného prostoru České republiky, v níž budou k zajištění účinného, plynulého a koordinovaného provozu bezpilotních systémů *poskytovány služby* pro jejich kontrolovaný provoz podle tohoto nařízení, jakož i odnímání oprávnění k poskytování služeb poskytovatelem společné informační služby nebo poskytování služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů.

Rozšíření působnosti Úřadu je očekáváno rovněž v souvislosti s projednáváním poměrně rozsáhlé skupiny nových skutkových podstat přestupků zakotvených do zákona o civilním letectví v návaznosti na relevantní unijní předpisy.

Ministerstvo dopravy nepředpokládá v souvislosti se shora popsáním rozšířením stávající působnosti Úřadu zřízení nových *systemizovaných míst*. Shora popsané nové kompetence Úřadu tak budou vykonávány v rámci stávajícího personálního zabezpečení a neočekává se proto v této souvislosti negativní dopad na státní rozpočet.

Naopak v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, konkrétně pokud jde o změnu úpravy institutu ověření spolehlivosti, nedochází návrhem zákona k zakotvení žádné nové

kompetence. Již v současné době vykonává působnost v této věci Úřad, který tak jen bude postupovat v souladu s novou (unijním právem stanovenou) úpravou. V této souvislosti je však nutno připustit zvýšení nápadu žádostí o vydání dokladu o spolehlivosti, neboť jednak okruh osob, jejichž spolehlivost bude muset být ověřena, se oproti stávajícímu stavu rozšiřuje, a jednak dochází ke zkrácení doby platnosti vydaných dokladů o spolehlivosti (z 5 na 1 rok), a tedy žádosti o vydání nových dokladů o spolehlivosti budou podávány s větší frekvencí.

Kontinuální a dlouhodobou snahou (prioritou) České republiky je zajistit vysoký standard ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Z tohoto důvodu je stávající i nově navrhovaná právní úprava založena na tom, že v rámci procesu ověřování spolehlivosti je oslokována Policie České republiky, která může za účelem úplného ověření spolehlivosti oslovit příslušné zpravodajské služby. Na tomto konceptu navrhovaná právní úprava nic nemění. Přímou z unijní úpravy pak nově vychází požadavek na to, aby doklad o ověření spolehlivosti, s nímž je v prostředí České republiky spjato její posouzení ze strany Policie České republiky s možným využitím informací zpravodajských služeb a jejich zapojením do procesu ověřování spolehlivosti, byl platný 1 rok. Pokud jde o zkrácení doby platnosti dokladu o spolehlivosti (oproti stávající právní úpravě), nejde tedy o vnitrostátní požadavek, nýbrž o požadavek unijní spjatý s dlouhodobě zachovávaným přístupem České republiky k samotnému procesu ověřování spolehlivosti.

Jde-li o odhad předpokládaného objemu vyřizovaných žádostí o ověření spolehlivosti v souvislosti s nově navrhovanou úpravou, předpokládá se nápad těchto žádostí v souhrnu cca 38 tisíc až 40 tisíc ročně (oproti stávajícím 8 tisícům ročně). Tato skutečnost se projeví v rámci vyřizování této agendy u všech složek a orgánů do procesu ověřování spolehlivosti zapojených, tedy Úřadu pro civilní letectví, ale rovněž Policie České republiky a příslušných složek zpravodajských služeb České republiky.

Předpokládá se (dle odhadů Ministerstva vnitra), že v případě specializovaných součástí Policie České republiky, které se touto problematikou věcně zabývají (konkrétně jde o specializované útvary cizinecké policie a Národní centrálu boje proti organizovanému zločinu), bude nárůst vyřizované agendy vyžadovat minimálně 10 až 12 systemizovaných míst souvisejících s prováděním příslušných lustrací. Předpokládané náklady a dopad na státní rozpočet jsou v souvislosti s platovým ohodnocením nově zřízených služebních míst odhadovány v přibližné celkové výši cca 8 162 178 Kč ročně.

Shora předpokládané dopady však nebudou nárazové a bude je možno rozložit v čase. Nařízení (EU) č. 2019/103 totiž obsahuje přechodné ustanovení, podle něhož doklady o ověření spolehlivosti vydané podle původní vnitrostátní právní úpravy zůstávají v platnosti po dobu, na kterou byly vydány, přičemž jejich platnost skončí nejpozději ke dni 30. června 2024 (podle toho, která z těchto lhůt je delší).

Výdaje ze státního rozpočtu je nutno očekávat v souvislosti se zřízením nových informačních systémů veřejné správy, a to registru provozovatelů bezpilotních systémů (navázaného na obdobné registry v jiných státech Evropské unie), registru dálkově řídicích pilotů a digitální mapy pro užívání vzdušného prostoru České republiky bezpilotními letadly. V souvislosti s novou právní úpravou je předvídáno rovněž provozování elektronického rozhraní pro on-line školení a testování dálkově řídicích pilotů, pro podávání žádostí o vydání oprávnění k provozu bezpilotních systémů a učinění prohlášení o souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu nebo pro splnění povinnosti provozovatele bezpilotního systému zaregistrovat se do registru provozovatelů bezpilotních systémů. Jde o zakotvení několika inovativních prvků povahy *e-governmentu* s předpokládaným pozitivním dopadem na adresáty nové právní úpravy a efektivitu výkonu státní správy.



Konečná výše těchto výdajů bude záviset na zvolené míře sofistikovanosti daných informačních systémů, a to zejména z hlediska jejich zabezpečení, frekvence aktualizací dat a množství funkcionalit pro veřejnost a Úřad. Musí nicméně dosáhnout alespoň určitého minimálního přijatelného standardu. Náklady se přitom budou skládat zejména z nákladů na vývoj příslušných informačních systémů, jejich provoz, aktualizace a hardwarové zajištění. I s ohledem na předpoklad navázání na rozvoj nástrojů stávajících lze předpokládat, že *jednorázové výdaje* dosáhnou řádově *jednotek milionů Kč* a současně průběžně řádově *stovek tisíc Kč* ročně. Tyto výdaje budou hrazeny v rámci schválených výdajových rámců kapitoly Ministerstva dopravy.

Příjmy nově plynoucí do státního rozpočtu lze naopak očekávat v souvislosti se zakotvením nových správních poplatků. Dle platné právní úpravy (viz položka č. 51 a 52 přílohy k zákonu č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů) je vybírán správní poplatek za vymezení části vzdušného prostoru opatřením obecné povahy z důvodu ochrany práv či oprávněných zájmů žadatele (ve výši 20 000 Kč), za vydání povolení k létání letadla bez pilota (ve výši 4 000 Kč), za vydání povolení k létání letadla bez pilota výlučně pro rekreační a sportovní létání (ve výši 2 000 Kč), za prodloužení platnosti nebo změna povolení k provádění leteckých prací nebo leteckých činností pro vlastní potřebu (ve výši 1 500 Kč), za prodloužení platnosti nebo změnu povolení k létání letadla bez pilota (ve výši 400 Kč) nebo za prodloužení platnosti nebo změnu povolení k létání letadla bez pilota výlučně pro rekreační a sportovní létání (ve výši 200 Kč). Nově se pak předpokládá, že bude vybírán správní poplatek za vydání dokladu osvědčujícího oprávnění k provozu bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu (ve výši 4 000 Kč), za změnu dokladu osvědčujícího oprávnění k provozu bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu (ve výši 400 Kč), za vydání osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů (ve výši 25 000 Kč), za změnu osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů (ve výši 2 500 Kč), za vydání rozhodnutí o udělení oprávnění spolku (ve výši 25 000 Kč), za změnu rozhodnutí o udělení oprávnění spolku (ve výši 2 500 Kč), za vydání rozhodnutí o udělení výjimky ze stanovené maximální výšky letu bezpilotního letadla (ve výši 1 000 Kč) a rovněž za vymezení části vzdušného prostoru opatřením obecné povahy vydaným na žádost z důvodu ochrany práv či oprávněných zájmů žadatele (ve výši 20 000 Kč).

#### *Dopad na podnikatelské prostředí*

Navrhované změny zákona o civilním letectví upravují zejména postavení, práva a povinnosti provozovatelů bezpilotních systémů, dálkově řídicích pilotů, držitelů oprávnění spolku (v jehož rámci a jeho členy bude docházet k provozování a dálkovému řízení bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu) či poskytovatelů služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů. Ve srovnání se stávající právní úpravou je nová úprava značně strukturovaná, detailní a klade v této oblasti na uvedené subjekty řadu nových požadavků (podmínek).

Lze shrnout, že celkově se očekává *pozitivní přínos* navrhované úpravy na podnikatelské prostředí. Nová úprava směřuje k zakotvení transparentního a předvídatelného právního prostředí, v rámci kterého bude možné vyvíjet podnikatelskou činnost spočívající v provozování bezpilotních systémů, jakož i činností či služeb s provozováním bezpilotních systémů souvisejících. Tato úprava bude jednotná, respektive harmonizovaná napříč všemi státy Evropské unie, což by mělo dále zlepšit podnikatelské prostředí v této oblasti.

Jedním z přínosů je zavedení *otevřené kategorie provozu*, která, byť v omezeném rozsahu, umožní využívat v rámci podnikatelské činnosti bezpilotní systémy bez nutnosti žádat Úřad o vydání povolení k létání. To dosud nebylo možné, neboť stávající právní úprava předpokládá nutnost vydání povolení k létání letadla bez pilota v každém jednotlivém případě (s výjimkou létání modelu letadla se vzletovou hmotností nepřesahující 25 kg, který za letadlo ve smyslu ustanovení § 2 odst. 2 věty druhé zákona o civilním letectví není považován). Nově nebude pro relativně velkou část případů provozování bezpilotních systémů žádného povolení třeba. Provozování

bezpilotního systému v otevřené kategorii provozu bude naprosto volné, nezbytné bude pouze dodržet omezení stanovené samotným nařízením (EU) 2019/947, a to pokud jde o bezpilotní systém, jenž může být v této kategorii provozu provozován, osoby, které mohou bezpilotní systém řídit, a konečně podmínky (omezení) týkající se samotného letu bezpilotního letadla. K řízení bezpilotního systému v této kategorii pak bude nutné pouze absolvování on-line výuky a úspěšné složení on-line zkoušky (v případě podkategorie A2 navíc dodatečné zkoušky) a na to navazující získání osvědčení o odborné způsobilosti k řízení bezpilotního systému v příslušné kategorii (podkategorii) provozu. Limity a požadavky pro tuto kategorii provozu jsou tedy předem a jednoznačně dány.

*Specifická kategorie provozu* zavádí pro sofistikovanější formy provozu bezpilotních systémů (oproti stávající právní úpravě) předem jasné stanovené a značně strukturované požadavky kladené na provozovatele bezpilotních systémů i dálkově řídicí piloty. Posouzení naplnění podmínek pro vydání povolení k létání letadla bez pilota podle stávající právní úpravy bylo ve značné míře založeno na individuálním posouzení (při ponechání značně širokého prostoru pro správní uvážení) ze strany Úřadu. Nová úprava je v tomto ohledu více transparentní a očekávatelná, přičemž zároveň otvírá větší prostor pro aktivní zapojení soukromých subjektů, které budou moci mimo jiné zajišťovat výuku a testování dálkově řídicích pilotů či školení, a to na základě pověření úřadu.

Důležitým aspektem s potenciálně značným přínosem pro podnikatelské prostředí je zavedení prvků *e-governmentu*, kdy se pro vzájemnou interakci mezi uživateli bezpilotních systémů a Úřadem umožňuje ve vybraných případech využití elektronické komunikace (prostřednictvím informačních systémů veřejné správy či on-line elektronického rozhraní). Jak bylo shora uvedeno, předvídá tuto možnost navrhovaná právní úprava pro absolvování on-line školení a testování dálkově řídicích pilotů, pro podávání žádostí o vydání osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve vybraných podkategoriích (A1 a A3) otevřené kategorie provozu, o vydání oprávnění k provozu bezpilotních systémů a učinění prohlášení o souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu nebo pro splnění povinnosti provozovatele bezpilotního systému registrovat se v registru provozovatelů bezpilotních systémů nebo oznámit změny údajů vedených v tomto registru. Jakkoli úprava obsažená v unijním právu takový postup předvídá, neobsahuje pro něj komplexní řešení, které tak je doplněno na vnitrostátní úrovni. Přínosem by zde měly být zejména nižší administrativní i časová náročnost příslušných úkonů a celkově větší efektivita souvisejících administrativních procesů. Právní úprava v tomto ohledu přispívá k naplnění obecnějších cílů a koncepcí vlády týkajících se zavádění elektronizace státní správy v České republice.

V souvislosti s novou úpravou vymezování částí vzdušného prostoru České republiky v souvislosti s létáním bezpilotních systémů je předvídáno vedení digitální mapy pro užívání vzdušného prostoru České republiky, v níž se budou konkrétní pravidla či pokyny související s příslušným vymezením vzdušného prostoru aktuálně zobrazovat. To by mimo jiné mělo přispět k větší informovanosti provozovatelů bezpilotních systémů (a zejména dálkově řídicích pilotů), vymahatelnosti jednotlivých pravidel, a tím pádem i relativnímu zlepšení postavení podnikatelů dbajících na to, aby jejich provoz probíhal v souladu s platnými pravidly a nikoli nelegálně.

Ve vztahu k předvídanému vymezování částí vzdušného prostoru, v nichž budou k zajištění účinného, plynulého a koordinovaného provozu bezpilotních systémů poskytovány služby pro jejich kontrolovaný provoz, a navrhované právní regulaci této oblasti, lze předpokládat, že vznik takových prostorů jednoznačně přispěje k bezpečnosti a komplexnosti možných variant provozu bezpilotních systémů, neboť bude posilovat a zdůrazňovat vzájemnou integraci různých druhů provozu, nikoli jeho prostorovou separaci. To do budoucna ve svém souhrnu zvyšuje

potenciál a spektrum prospěšného využití bezpilotních systémů a otevírá prostor pro rozvoj souvisejících služeb.

Jakkoli nově navrhovaná úprava klade nezbytně na podnikatele nové požadavky související s provozováním a užíváním bezpilotních systémů, nezbyvá než konstatovat, že všechny tyto požadavky vyplývají z práva Evropské unie a nezbyvá tak nic jiného než reagovat přijetím příslušných adaptačních opatření ve vnitrostátním právu. V kontextu výše uvedených přínosů a cílů se tyto požadavky jeví jako legitimní a koncipované tak, aby administrativní zátěž byla přiměřená. Současně bude zajištěna kontinuita se stávajícím stavem (tedy i stávající činností podnikatelů), mimo jiné i prostřednictvím přechodných ustanovení obsažených v příslušných přímo použitelných předpisech Evropské unie.

#### *Dopad na životní prostředí*

Lze předpokládat, že návrh zákona vyvolá pozitivní dopady na životní prostředí. Cílem nově navrhované právní úpravy přijímané v návaznosti na relevantní akty práva Evropské unie je zvýšit bezpečnost provozování bezpilotních systémů. Postupné naplňování tohoto cíle by mělo vést mimo jiné ke snížení negativních dopadů spojených s provozováním bezpilotních systémů na životní prostředí. V konkrétní rovině pak lze zmínit zejména novou právní úpravu zavádějící možnost (formou opatření obecné povahy) trvale zakázat, omezit nebo stanovit podmínky užívání bezpilotních systémů nad vymezenými oblastmi, kdy jedním z důvodů vydání opatření obecné povahy může být právě zájem na ochraně životního prostředí. Na základě připomínky uplatněné Ministerstvem životního prostředí v rámci projednávání návrhu zákona v meziresortním připomínkovém řízení pak došlo k výslovnému zakotvení role tohoto resortu v řízení o vydání vybraných opatření obecné povahy, jimiž dochází k regulaci užívání vzdušného prostoru České republiky k létání. Z tohoto hlediska by v této oblasti měl být zájem na ochraně životního prostředí rovněž lépe ochráněn.

#### *Sociální dopady*

Viz výše - vyhodnocení dopadů na životní prostředí.

### **H) Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů**

Návrh novely zákona o civilním letectví se dotýká ochrany soukromí a ochrany osobních údajů.

Ve vztahu k údajům zapisovaným do registru provozovatelů bezpilotních systémů lze uvést, že okruh údajů týkajících se těchto provozovatelů vymezuje přímo nařízení (EU) 2019/947 (článek 14 odst. 2). Návrh zákona zároveň výslovně stanoví, že (dálkový a nepřetržitý) přístup k těmto údajům budou mít Ministerstvo dopravy, Ministerstvo obrany, zpravodajské služby České republiky, Policie České republiky, příslušný orgán jiného členského státu Evropské unie, Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví a Evropská komise, a dále (za určitých okolností) poskytovatel letových provozních služeb, poskytovatel společné informační služby a poskytovatel služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů podle návrhu prováděcího nařízení Komise upravujícího prostor s řízeným provozem bezpilotních systémů. Dále se pak stanoví, že Úřad poskytne údaje vedené v registru na žádost osobě, která prokáže právní zájem na jejich poskytnutí. Rozsah a způsob vedení těchto údajů v registru stanoví především zmíněný předpis Evropské unie, který zároveň vyžaduje, aby registr byl digitální a interoperabilní a umožňoval vzájemný přístup a výměnu informací prostřednictvím databáze podle článku 74 nařízení 2018/1139. Návrh zákona dále dostatečně konkrétně vymezuje dobu, po níž budou tyto údaje v registru vedeny.

Je nutno zdůraznit, že právě registrace provozovatelů bezpilotních systémů má směřovat (mimo jiné) k ochraně soukromí a osobních údajů v souvislosti s provozováním bezpilotních systémů. Jak je v nařízení (EU) 2019/947 uvedeno (viz bod 14 preambule), měli by být registrováni ti provozovatelé bezpilotních letadel, kteří provozují bezpilotní letadlo, jehož provoz (mimo jiné) představuje rizika *pro soukromí, ochranu osobních údajů*, ochranu před protiprávními činy nebo životní prostředí. Dále je uvedeno (viz bod 16 preambule), že s ohledem na rizika *pro soukromí a ochranu osobních údajů* by se provozovatelé bezpilotních letadel měli registrovat i tehdy, pokud provozují bezpilotní letadlo, které je vybaveno čidlem schopným zachycovat osobní údaje (zde s výjimkou bezpilotního systému, který je hračkou ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/48/ES o bezpečnosti hraček). Tomuto cíli pak odpovídá i znění článku 14 tohoto nařízení, podle něhož registraci podléhají všichni provozovatelé bezpilotního systému ve specifické kategorii a rovněž ti provozovatelé bezpilotního systému v otevřené kategorii, kteří provozují letadlo vybavené čidlem schopným zachycovat osobní údaje (s výjimkou shora uvedeného bezpilotního systému, které je hračkou).

Ve vztahu k údajům vedeným v registru dálkově řídicích pilotů lze uvést, že návrh zákona předvídá v tomto registru vedení pouze takových údajů, které jsou nezbytné pro výkon kontroly plnění nově zakotvených povinností dálkově řídicích pilotů a pro na tuto kontrolu navazujících postupů (řízení o přestupcích). Navrhovaná právní úprava zároveň jasně vymezuje okruh subjektů, které budou mít k těmto údajům přístup, a rovněž vymezuje dostatečně konkrétně dobu, po níž budou tyto údaje v registru vedeny.

Lze tedy konstatovat, že údaje, jež mají charakter osobních údajů, jsou přesně a taxativně vymezeny (především přímo na unijní úrovni), budou zpracovávány v nezbytném rozsahu a uchovávány pouze po dobu nezbytně nutnou. Veškeré (ke zde uvedeným účelům získané) osobní údaje budou zpracovávány v souladu s právními předpisy o ochraně soukromí a bezpečnost osobního údaje tak bude dostatečně technologicky zajištěna. Riziko zneužití osobních údajů nebo nechtěných zásahů do soukromí je tedy velmi malé. Je možno rovněž dodat, že přijetí navrhované právní úpravy by mělo obecně ochraně soukromí a osobních údajů v souvislosti s provozováním bezpilotních systémů výrazně přispět.

## **I) Zhodnocení korupčních rizik**

V zásadě jakákoliv právní regulace, tj. jakýkoliv zásah do práv a povinností a rozhodování o nich orgány veřejné moci, s sebou přináší potenciální korupční rizika. Proto je při jejich zhodnocení namíste zaměřit se na konkrétní aspekty navrhované právní úpravy, stejně jako jejich jednotlivých institutů. Zhodnocení korupčních rizik bylo provedeno podle Metodiky CIA (Corruption Impact Assessment – Metodika hodnocení korupčních rizik), kterou uveřejnil Vládní výbor pro koordinaci boje s korupcí.

### *Přiměřenost*

Nejprve je třeba konstatovat s odkazem na část C této důvodové zprávy, že navržená právní úprava je pro dosažení sledovaných cílů nezbytná a těchto cílů není možné dosáhnout prostředky nezasahujícími do právního řádu. Rozsah ukládaných povinností odpovídá danému účelu, nepředstavuje pro adresáty právní úpravy nadměrnou zátěž a nevyžaduje vynaložení nepřiměřených nákladů na přizpůsobení se novým požadavkům. Přitom lze opětovně zdůraznit, že rozsah těchto povinností vyplývá primárně z unijního práva.

### *Efektivita*

Navrhovaná právní úprava je dostatečně určitá a předpokládá, že veřejná správa bude schopna kontrolovat a vynucovat dodržování dané právní regulace. Za tímto účelem jsou rovněž stanoveny odpovídající skutkové podstaty přestupků a navazující správní tresty.

### *Odpovědnost*

Návrhem zákona nedochází k excesivnímu rozšíření kompetencí orgánů veřejné moci. Obecně lze konstatovat, že návrhem zákona jsou v souladu s unijním právem ukládány nové povinnosti zejména provozovatelům bezpilotních systémů, dálkově řídicím pilotům, držitelům oprávnění spolku a poskytovatelům společné informační služby nebo poskytovatelům služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů. Nad dodržováním těchto povinností bude vykonávat státní dozor Úřad coby příslušný úřad ve smyslu práva Evropské unie.

Ve vztahu k Úřadu coby příslušnému úřadu stanoví právní úprava garance nezávislého, ale hlavně transparentního výkonu jeho působnosti. Osoby odpovědné za konkrétní rozhodnutí lze jasně identifikovat. Návrh zákona počítá s regulací nových postupů Úřadu, včetně vedení celé řady nových správních řízení, a to zejména v oblasti provozování (a řízení) bezpilotních systémů a v oblasti užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel.

Zatímco stávající právní úprava upravuje značně stručnou a kusou úpravu vydávání povolení k létání letadla bez pilota (viz ustanovení § 52 zákona o civilním letectví), přičemž jedinou podmínkou (navíc značně vágně formulovanou) pro vydání tohoto povolení je, že nebudou ohroženy bezpečnost létání ve vzdušném prostoru, stavby a osoby na zemi a životní prostředí, přináší nová úprava velmi detailní, strukturovanou a vnitřně provázanou regulaci konkrétních správních postupů a správního rozhodování hned v celé řadě oblastí, mezi nimiž lze uvést zejména působnost k

- \* provádění výuky a zkoušek z teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotního systému (včetně provádění dodatečné zkoušky) v otevřené a specifické kategorii provozu,
- \* provádění školení k udržení teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotního systému v otevřené a specifické kategorii provozu,
- \* vydávání osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotních systémů v jednotlivých kategoriích (a podkategoriích) jejich provozu,
- \* vydávání oprávnění k provozu bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu,
- \* vydávání osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů,
- \* vydávání oprávnění spolku,
- \* postupům při přijímání a ověřování prohlášení provozovatelů bezpilotních systémů pro jejich provozování v souladu se standardním scénářem,
- \* pověřování osob k provádění shora uvedené výuky či zkoušek nebo k provádění shora uvedeného školení,
- \* pověřování osob, které budou uskutečňovat spolupráci s provozovatelem bezpilotních systémů při provádění školení,
- \* vedení registru provozovatelů bezpilotních systémů,
- \* vedení registru dálkově řídicích pilotů,

- \* vedení digitální mapy pro užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel,
- \* rozhodování o vynětí vybraných letišť z působnosti nařízení (EU) 2018/1139.

Právní úprava všech postupů a správních řízení předvídaných předloženým návrhem zákona je standardně navázána na obecnou úpravu obsaženou ve správním řádu.

Specifikem ve vztahu k této obecné právní úpravě je návrhem zákona předvídaná možnost učinit některá podání (vedle obecných způsobů stanovených správním řádem) rovněž elektronicky prostřednictvím uživatelského rozhraní stanoveného Úřadem. Tuto možnost návrh zákona připouští zejména v případě podání žádosti o udělení oprávnění k provozu bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu, dále pro podání, jímž osoba, která hodlá provozovat bezpilotní systém ve specifické kategorii provozu v souladu se standardním scénářem, činí prohlášení o souladu se standardním scénářem, a pro podání, jímž provozovatel bezpilotního systému plní svoji povinnost se zapsat do registru provozovatelů bezpilotních systémů podle nařízení o provozu bezpilotních systémů. Totožnost osoby, která činí příslušné podání, bude v daných případech ověřena v souladu se zákonem o elektronické identifikaci. Učinění podání touto privilegovanou formou bude však pouze možností (nikoliv povinností) přistupující ke všem standardním formám učinění podání podle správního řádu. Bude tedy na osobě, která bude příslušné podání činit, jakou formu zvolí.

Vedení nových řízení se předpokládá rovněž v souvislosti s vydáváním hned několika nových typů opatření obecné povahy, jimiž bude vymezována část vzdušného prostoru České republiky za účelem regulace létání bezpilotních letadel s takto vymezenou částí vzdušného prostoru spjaté. Právní úprava těchto nových řízení je navázána na obecnou úpravu institutu opatření obecné povahy obsaženou ve správním řádu s tím, že návrh zákona zároveň jednoznačně vymezuje odchylky od této obecné právní úpravy, a to specificky u jednotlivých typů těchto řízení. Odchylky od obecné úpravy se týkají zejména okruhu dotčených orgánů či okruhu subjektů, které budou moci proti návrhu opatření obecné povahy podat námitky. Specifika jsou rovněž předvídána, pokud jde o zveřejňování vydaného opatření obecné povahy či okamžiku nabytí jeho účinnosti.

Lze shrnout, že ačkoliv nová úprava je oproti stávající právní úpravě značně rozsáhlá a předvídá úpravu nových postupů Úřadu a řady jím vedených nových správních řízení, je zároveň odpovídajícím způsobem strukturovaná, detailní a jednoznačná a přináší tak jasně vymezené meze pro výkon státní moci.

V oblasti ověřování spolehlivosti se naopak vedení žádného nového správního řízení nepředpokládá. Ověřování spolehlivosti bude i po změně právní úpravy probíhat v dosud upravených mantinelech správního řízení, jinými slovy změna této právní úpravy je začleněna do stávající procesně správní struktury obsažené již v současné době v zákoně o civilním letectví.

#### *Opravné prostředky*

Jak bylo shora uvedeno, jsou řízení v navrhované právní úpravě v obecné rovině navázána na správní řád a případně též na zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. Odchylky od těchto předpisů návrh zákona jasně identifikuje. Žádná specifika týkající se opravných prostředků proti rozhodnutím vydaným ve správním řízení návrh zákona neupravuje.

#### *Kontrolní mechanismy*

Předkladatel se snažil navrženou právní úpravu formulovat jednoznačně, protože jednoznačná právní úprava poskytuje větší míru právní jistoty a usnadňuje kontrolu nad aplikační praxí ze strany orgánů veřejné moci a tím snižuje reálný prostor pro korupci. Navržená právní úprava obsahuje jasné vymezení práv a povinností všech dotčených orgánů a osob. V rámci všech procesů jsou nastaveny standardní kontrolní mechanismy, které limitují možnosti korupce.

#### *Dobrá praxe*

Navrhovaná právní úprava využívá již existující postupy vyplývající ze správního řádu a zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, s výjimkami týkajícími se zejména řízení o vydání opatření obecné povahy, jehož předmětem je vymezení částí vzdušného prostoru České republiky v souvislosti s létáním bezpilotních letadel, a rovněž možnosti ve vybraných případech učinit podání privilegovanou formou (nad rámec možností obecně upravených ve správním řádu). Správní tresty za přestupky, které jsou zaváděny, jsou doplňovány do již existujícího systému správních trestů a jsou odstupňovány podle závažnosti přestupků.

#### *Transparentnost a otevřená data*

Navrhovaná právní úprava nemá vliv na dostupnost informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.

S ohledem na shora uvedené je zřejmé, že významnost korupčních rizik navrhované právní úpravy je nízká.

### **J) Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu**

Navrhovaná právní úprava má pozitivní dopady na bezpečnost a obranu státu, a to v souvislosti se zavedením nové úpravy vymezení části vzdušného prostoru České republiky, v níž bude možno (mimo jiné) z důvodu bezpečnosti nebo obrany státu zakázat nebo omezit létání bezpilotních letadel, případně pro létání bezpilotních letadel stanovit podmínky. Tento postup bude realizován prostřednictvím opatření obecné povahy vydávaného Úřadem. Pravidla užívání vzdušného prostoru k létání bezpilotních letadel v částech vzdušného prostoru České republiky vymezená opatřením obecné povahy z důvodu obrany státu mohou mít buď trvalý charakter, typicky např. v okolí konkrétních objektů (viz návrh právní úpravy opatření obecné povahy obsažený v § 44e návrhu zákona), nebo dočasný charakter, typicky v nenadálých situacích, kdy je třeba akutně reagovat (viz návrh právní úpravy opatření obecné povahy obsažený v § 44h návrhu zákona). Zároveň se v řízeních o návrhu všech nově zakotvovaných typů opatření obecné povahy počítá se silnou rolí Ministerstva obrany, kdy opatření obecné povahy bude možné vydat pouze v dohodě s tímto resortem.

### **K) Odborné konzultace**

Návrh zákona byl zaslán ke konzultacím Úřadu pro civilní letectví, státnímu podniku Řízení letového provozu České republiky, Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, subjektu zastupujícímu provozovatele bezpilotních systémů (Aliance pro bezpilotní letecký průmysl – UAVA), zástupcům Českého vysokého učení technického, Fakulty dopravní, Ústavu letecké dopravy a svazu sdružujícímu letecké modeláře s několika tisíci členy (Svaz modelářů České republiky z. s.). Těmto subjektům byla poskytnuta možnost se k věci písemně vyjádřit a současně jej projednat na osobním jednání.

Připomínky vzešlé z uvedených odborných konzultací Ministerstvo dopravy posoudilo. Relevantní připomínky zástupců odborné veřejnosti byly akceptovány změnou návrhu zákona či

důvodové zprávy. Přípomínky rozporné s unijním právem, nebo připomínky neopodstatněné byly odmítnuty.



## II. Zvláštní část

### K článku I

#### K bodu 1 (změna názvu zákona o civilním letectví)

Návrhem zákona dochází k úpravě názvu zákona o civilním letectví. Část stávajícího názvu zákona, která je vázána na změnu živnostenského zákona, k níž došlo zákonem č. 49/1997 Sb., se vypouští. Změny živnostenského zákona provedené zákonem č. 49/1997 Sb. byly časem překonány a nahrazeny zcela jinou úpravou. Zkrácením názvu zákona dojde zároveň ke zjednodušení jeho citace.

#### K bodům 2 až 4 (§ 1, včetně úpravy poznámky pod čarou č. 1a)

Předmět úpravy zákona o civilním letectví se upravuje tak, aby reflektoval právní úpravu, která je do zákona o civilním letectví doplňována v návaznosti na unijní právní úpravu bezpilotních systémů. Jedná se o doplnění toho, že zákon ve věcech civilního letectví upravuje podmínky řízení bezpilotního systému (neboť toto nebylo doposud v zákoně o civilním letectví speciálně upraveno) a provozování bezpilotního systému. Provozování bezpilotního letadla by sice již ve stávajícím znění zákona bylo možné podřadit pod podmínky provozování letadla (viz § 1 odst. 1 písm. a)), nicméně s ohledem na doplnění speciálních ustanovení navazujících na unijní úpravu bezpilotních systémů do návrhu zákona se jevílo jako žádoucí zařadit též provozování bezpilotního systému do nově navrženého písmene g). Další ustanovení, která byla ve vztahu k bezpilotním systémům, do návrhu zákona doplněna, lze podřadit pod stávající znění § 1 odst. 1 písm. e) a písm. j) (viz zejména nově navržené § 44d až 44i, § 54r a 54s).

V úvodním ustanovení zákona se dále aktualizuje poznámka pod čarou č. 1a, a to doplněním unijních nařízení upravujících bezpilotní systémy a nařízení z oblasti ochrany před protiprávními činy. Současně se nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES, v platném znění, nahrazuje nařízením (EU) 2018/1139.

#### K bodu 5 (§ 2 odst. 2)

Upravuje se definice letadla, a to vypuštěním věty druhé stanovující, že za letadlo se nepovažuje model letadla, jehož maximální vzletová hmotnost nepřesahuje 25 kg. Letadlem tedy bude i bezpilotní letadlo jakékoli vzletové hmotnosti. Skutečnost, že ne všechna ustanovení právní regulace použitelná pro standardní letadla (tedy letadla s posádkou na palubě letadla) lze použít pro bezpilotní letadla, je reflektována v § 54t odst. 1 návrhu zákona stanovujícím, která ustanovení zákona se ve vztahu k bezpilotním systémům nepoužijí.

#### K bodům 6 a 7, 36, 37, 42, 48 a 50 (§ 3 odst. 3, § 11, § 88 odst. 1 písm. j), § 89 odst. 1 písm. a), poznámky pod čarou č. 1c, 26, 28, 30)

Předmětné novelizační body reagují na skutečnost, že nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES, v platném znění, bylo nahrazeno nařízením (EU) 2018/1139. Z tohoto důvodu se upravují poznámky pod čarou tak, aby odkazovaly na nařízení (EU) 2018/1139, a dochází ke sladění odkazu na toto nařízení v textu relevantních ustanovení zákona. Nařízením (EU) 2018/1139 došlo též k nahrazení názvu Evropské agentury pro bezpečnost letectví, která se nově nazývá Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví.

Vzhledem k této skutečnosti se v relevantních ustanoveních zákona navrhuje tuto změnu zohlednit.

#### **K bodu 8 (§ 43 odst. 2)**

Do ustanovení § 43 se doplňuje odstavce 2, jehož předmětem je zakotvit působnost Úřadu rozhodovat o vynětí letišť z působnosti nařízení (EU) 2018/1139 (a předpisů vydaných na jeho základě). Podle článku 2 odst. 7 uvedeného nařízení se členské státy Evropské unie mohou rozhodnout, že vyjmou z působnosti tohoto nařízení projektování, údržbu a provoz letiště a vybavení související s bezpečností používané na tomto letišti, jestliže toto letiště neodbaví více než 10 000 cestujících obchodní letecké dopravy ročně a neuskuteční se na něm ročně více než 850 pohybů souvisejících s přepravou nákladu, a za podmínky, že dotčené členské státy zajistí, aby touto výjimkou nebyl ohrožen soulad s hlavními požadavky podle článku 33. Rozhodne-li členský stát Evropské unie o takovém vynětí letiště z působnosti předmětného nařízení, toto své rozhodnutí o výjimce a důvody pro jeho přijetí neprodleně oznámí Evropské komisi a Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví.

Návrhem zákona se rovněž zakotvuje působnost Úřadu rozhodovat podle uvedeného přímo použitelného předpisu Evropské unie o zrušení jeho dříve vydaného rozhodnutí, jímž k vynětí konkrétního letiště z působnosti tohoto nařízení (a předpisů vydaných na jeho základě) došlo. Ke zrušení může dojít buď v případech předvídaných nařízením (EU) 2018/1139 nebo na základě žádosti provozovatele letiště. Pod situace předvídané nařízením (EU) 2018/1139 spadá jednak situace, kdy by Evropská komise rozhodla o tom, že nebyly splněny podmínky nařízení (EU) 2018/1139 pro vynětí letiště, nebo Úřad, který bude povinen každoročně přezkoumávat údaje o provozu na letišti, o jehož vynětí z působnosti nařízení rozhodl, při tomto přezkumu zjistí, že dané letiště po dobu 3 po sobě jdoucích let odbavilo více než 10 000 cestujících obchodní letecké dopravy ročně nebo se na něm uskutečnilo více než 850 pohybů souvisejících s přepravou nákladu ročně. I v takovém případě o tom informuje Komisi a Agenturu Evropské unie pro bezpečnost letectví. Situace, kdy by bylo rozhodnutí zrušeno z důvodu žádosti provozovatele letiště, o jehož vynětí z působnosti nařízení Úřad rozhodl, není nařízením (EU) 2018/1139 předvídána. S ohledem na to, že mohou nastat situace, kdy by provozovatel letiště (např. v souvislosti s rozvojem letiště) mohl chtít požádat o zrušení výše uvedeného rozhodnutí, zavádí se i tento důvod pro zrušení rozhodnutí.

V obou shora zmíněných případech řízení bude Úřad postupovat podle úpravy obsažené v nařízení (EU) 2018/1139. Předkladatel vyhodnotil v této souvislosti jako nezbytné pouze zakotvení působnosti daného správního orgánu v této věci.

Pokud jde o v navrženém ustanovení zmiňované předpisy vydané na základě nařízení (EU) 2018/1139, jde o předpisy vydávané Evropskou komisí podle zmocnění obsažených v uvedeném nařízení Evropského parlamentu a Rady.

#### **K bodu 9 (§ 44 odst. 3)**

V návaznosti na připomínku uplatněnou Ministerstvem životního prostředí v rámci projednání návrhu zákona v meziresortním připomínkovém řízení bylo ustanovení § 44 odst. 3 doplněno v tom smyslu, že i tento resort bude dotčeným orgánem v řízení o vydání opatření obecné povahy, jímž může Úřad na dobu nezbytně nutnou nebo trvale omezit nebo zakázat užívání vzdušného prostoru České republiky k létání nad určitými oblastmi, a to z důvodu obrany státu, z bezpečnostních důvodů nebo z důvodů ochrany životního prostředí nebo zdraví lidí.

#### **K bodu 10 až 13 (§ 44 odst. 6 a 7 a § 44b odst. 4)**

Stávající úprava obsažená v § 44 odst. 6 zákona o civilním letectví se precizuje v tom smyslu, že opatření obecné povahy, jímž Úřad pro civilní letectví dočasně vyhrazuje část vzdušného prostoru České republiky k létání jednoho uživatele nebo kategorie uživatelů, je vydáváno na podnět a nikoliv na žádost, neboť jde o řízení podle části šesté správního řádu a nikoliv o správní řízení vedené na žádost podle části druhé správního řádu. V souvislosti s tímto upřesněním dochází k na to navazující potřebné úpravě souvisejícího zákonného zmocnění.

Zároveň dochází k doplnění stávající úpravy v tom smyslu, že, neshledá-li Úřad pro civilní letectví důvod pro vydání opatření obecné povahy, sdělí tuto skutečnost podateli podnětu do 30 dnů ode dne, kdy mu byl podnět doručen.

Vzhledem k možným pochybnostem (identifikovaným v průběhu projednávání návrhu zákona v pracovních komisích Legislativní rady vlády) týkajícím se výkladu stávající právní úpravy obsažené v § 44 odst. 5, podle níž dochází faktickými pokyny k dočasnému vyhrazení části vzdušného prostoru České republiky k létání jednoho uživatele nebo kategorie uživatelů ze strany civilně-vojenského pracoviště, se navrhuje stanovit najisto, že tyto pokyny nejsou vydávány opatřením obecné povahy podle části šesté správního řádu. Ustanovení § 44 odst. 5 je proto doplněno o výslovné vyloučení použití této části správního řádu pro dané případy.

## **K bodům 14 a 15 (§ 44d až 44j)**

### **K § 44d**

Návrh zákona obsahuje implementační úpravu ve vztahu k relevantním přímo použitelným předpisům Evropské unie. Nařízení (EU) 2019/947 předvídá ve svém článku 15, že členské státy budou zřizovat zóny vzdušného prostoru, v nichž v souvislosti s létáním bezpilotních letadel budou stanovena specifická pravidla. Rovněž je předvídáno, že na základě posouzení rizik provedeného příslušným úřadem mohou členské státy určit zeměpisné zóny, v nichž provoz bezpilotních systémů nepodléhá jednomu nebo více požadavkům „otevřené“ kategorie provozu. Dále je na úrovni práva Evropské unie předvídáno (a návrh zákona na tuto skutečnost rovněž reaguje) zřizování částí vzdušného prostoru České republiky, v nichž budou k zajištění účinného, plynulého a koordinovaného provozu bezpilotních systémů poskytovány služby pro jejich kontrolovaný provoz.

Naznačená značně rozmanitá škála takto vyhrazovaných částí vzdušného prostoru, s nimiž (jak právo Evropské unie předvídá) budou spojena různá pravidla regulující létání bezpilotních letadel, je nezbytně spojena s tím související nutností větší diverzifikace procesních pravidel, jimiž k vyhrazení příslušné části vzdušného prostoru bude docházet. Ve vztahu k částem vzdušného prostoru České republiky vymezovaným podle stávající právní úpravy *k létání obecně* (tedy k létání jak letadel s posádkou, tak bezpilotních letadel) lze tedy konstatovat, že nově vyhrazované části vzdušného prostoru spojené *výhradně s létáním bezpilotních letadel* se budou od těch stávajících odlišovat jak svojí kvantitou a kvalitou, tak i mírou detailu týkající se geografického určení těchto zón.

Stávající postupy pro regulaci užívání vzdušného prostoru České republiky k létání obecně (tedy k létání jak letadel s posádkou, tak bezpilotních letadel) stanovené § 44 odst. 2 až 6 zákona o civilním letectví zůstanou zachovány. Z tohoto důvodu se i pro zamezení eventuálních výkladových nejasností navrhuje v zákoně výslovně uvést, že pro vydání pravidel nebo pokynů k užívání vzdušného prostoru České republiky týkajících se výlučně létání bezpilotních letadel (tedy pro situace, kdy přitom není třeba stanovit pravidla, např. zákazy nebo omezení, pro letadla s posádkou) se § 44 odst. 2 až 6 nepoužijí..

I z tohoto pravidla však bude dána výjimka, půjde-li o dočasné vyhrazení části vzdušného prostoru České republiky, v níž má být umožněno létání výlučně vojenských bezpilotních letadel. V takovém případě se použije postup pro vydání pokynů podle § 44 odst. 5 nebo postup pro vydání opatření obecné povahy podle § 44 odst. 6 (tedy postupy podle stávající právní úpravy). Důvodem je zde zohlednit jak dosavadní zavedenou praxi, tak povahu provozu vojenských bezpilotních letadel, která v zásadě vždy vyžaduje i stanovení omezení pro ostatní civilní letadla s posádkou na palubě. Uvedená formulace (společně s odkazy na příslušné ustanovení návrhu zákona) stanovuje odchýlný postup (od nově navrhované právní úpravy) pouze ve vztahu k úpravě obsažené v § 44i návrhu zákona (opatření obecné povahy na základě podnětu), a bude tak dopadat pouze na „dočasné“ vyhrazení části vzdušného prostoru, v níž má být „umožněno létání výlučně vojenských bezpilotních letadel“. Zároveň však toto ustanovení není možné vykládat tak, že by se pravidla vztahující se k létání bezpilotních letadel stanovená v opatření obecné povahy vydaném podle § 44i nevztahovala rovněž na létání vojenských bezpilotních letadel. Pokynem k létání (bepilotních) letadel se míní opatření přijaté podle ustanovení § 44 odst. 5 zákona o civilním letectví.

#### **K § 44e až 44i**

Nově navržená právní úprava obsažená v § 44e až 44i implementuje čl. 15 nařízení (EU) 2019/947 a představuje speciální ustanovení k § 44 až 44c zákona o civilním letectví. Ustanovení § 44e až 44i upravují zóny vzdušného prostoru, kde budou stanovena pravidla užívání vzdušného prostoru České republiky výlučně k létání bezpilotních letadel.

#### **K § 44e**

Předmětné ustanovení zavádí možnost Úřadu opatření obecné povahy vymezit část vzdušného prostoru, v níž se trvale zakáže nebo omezí létání bezpilotních letadel nebo se pro létání bezpilotních letadel stanoví podmínky. Úřad tak učiní *ex officio*. Důvody, pro které tak učiní, jsou ochrana života, zdraví, majetku nebo soukromí osob, ochrana civilního letectví před protiprávními činy, ochrana kritické infrastruktura (tento předmět ochrany byl do výčtu chráněných zájmů doplněn k připomínce Ministerstva zemědělství uplatněné v rámci projednání návrhu zákona v meziresortním připomínkovém řízení) nebo ochrany životního prostředí anebo z důvodu bezpečnosti nebo obrany státu. Ustanovení § 44e odst. 2 až 4 návrhu zákona pak upravuje odchylky od obecné právní úpravy obsažené ve správním řádu. Zvláště jsou zohledněny případy, kdy lze očekávat relativně větší souvislost s běžným provozem letadel s posádkou.

Konkrétně v § 44e odst. 2 návrhu zákona je vymezeno, kdo bude dotčeným orgánem ve smyslu § 136 správního řádu. Bude to předně Ministerstvo obrany, které bude mít v řízení o návrhu opatření obecné povahy (na základě jeho zásadně vzneseného požadavku uplatněného v rámci projednání návrhu zákona v meziresortním připomínkovém řízení) zvláštní (silnější) postavení, neboť dané opatření obecné povahy bude Úřad vydávat v dohodě s ním. Navrhovaná právní úprava zde zároveň navazuje na stávající právní úpravu regulace užívání vzdušného prostoru obsaženou v § 44 zákona o civilním letectví (opatření obecné povahy podle § 44 odst. 2, 3 a 6 jsou vydávána rovněž v dohodě s Ministerstvem obrany). Dalším dotčeným orgánem, s nímž bude návrh opatření obecné povahy projednán, bude ve vymezených případech osoba pověřená výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení. Bude-li se opatření obecné povahy vydávat z důvodu ochrany životního prostředí, bude dotčeným orgánem rovněž Ministerstvo životního prostředí (požadavek na postavení Ministerstva životního prostředí coby dotčeného orgánu v daném případě byl ze strany uvedeného ministerstva uplatněn v rámci meziresortního připomínkového řízení).

Ustanovení § 44e odst. 3 návrhu zákona dále stanoví odchylku od § 172 odst. 5 správního řádu, a to ve vztahu k okruhu subjektů, které mohou proti návrhu opatření obecné povahy podat námitky. Námitky mohou podat organizace sdružující v České republice provozovatele

bezpilotních systémů, a, určí-li tak Úřad, i jiné osoby, jejichž oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny. U návrhu opatření obecné povahy týkajícího se létání bezpilotních letadel na letišti nebo v jeho ochranném pásmu může námitky podat rovněž provozovatel dotčeného letiště. Jde o speciální právní úpravu, která mezi osoby oprávněné podat námitky *a priori* nezahrnuje vlastníky nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny (tyto osoby mají právo podat námitky proti návrhu opatření obecné povahy podle obecné právní úpravy obsažené v § 172 odst. 5 správního řádu). Zmíněné osoby budou oprávněny podat proti návrhu opatření obecné povahy námitky pouze v případě, určí-li Úřad, že jejich oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny s ohledem na specifické okolnosti související s provozováním bezpilotních systémů ve vymezené části vzdušného prostoru České republiky. Daný přístup umožní zohlednění toho, které subjekty a osoby mohou či nemohou být fakticky daným opatřením obecné povahy významněji negativně dotčeny. Opatření obecné povahy dle § 44e zde přitom ze své podstaty může zavést *zprůsnění* podmínek pro provoz bezpilotních systémů za účelem ochrany zákonem (a právem Evropské unie) stanovených zájmů. Z pohledu vlastníků nemovitostí zde tedy půjde vždy o zmírnění možných negativních vlivů provozu bezpilotních systémů třetích osob na příslušnou nemovitost (např. z hlediska bezpečnosti, hluku, možnosti sledování apod.). Současně půjde o stanovení přísnějších veřejnoprávních omezení užívání vzdušného prostoru, a to ze zákonem stanovených a legitimních důvodů (v první řadě ochrana života a zdraví osob). To nepřísluší soukromým osobám přehodnocovat z titulu vlastnického práva k budově či pozemku nacházejícím se pod předmětnou částí vzdušného prostoru. Lze tedy konstatovat, že vlastníci nemovitostí by opatřením obecné povahy vydávaným dle § 44e v zásadě neměli být negativně dotčeni a nemělo by jim tak příslušet zpochybňovat rozsah zpřísnujících omezení za výše zmíněným účelem. Zohledněna byla v tomto ohledu částečně analogická stávající úprava

v § 44a, určená v první řadě pro letadla s posádkou, a hledisko zamezení nepřiměřené a excesivní procesní náročnosti vydání příslušného opatření obecné povahy. V § 44e odst. 4 návrhu zákona je obsažena odchylka od § 172 odst. 1 a § 173 odst. 1 správního řádu týkající se zveřejňování opatření obecné povahy a jeho návrhu. Výše uvedené se bude zveřejňovat pouze na úřední desce Úřadu. Vzhledem k tomu, že se opatření obecné povahy bude dotýkat provozovatelů bezpilotních systémů a dálkově řídicích pilotů, jeví se jako účelné zveřejňovat je u Úřadu centrálně a nikoliv „roztríštěně“ u celé řady jednotlivých obecních úřadů.

## **K § 44f**

Toto ustanovení navazuje na čl. 15 odst. 2 nařízení (EU) 2019/947 umožňující členským státům Evropské unie určit zeměpisné zóny, v nichž provoz bezpilotních systémů nebude podléhat jednomu nebo více požadavkům stanoveným tímto nařízením pro otevřenou kategorii provozu. Před tím, než se k takovému vymezení části vzdušného prostoru České republiky opatřením obecné povahy přikročí, musí Úřad provést posouzení rizik. Úřad i v tomto případě postupuje *ex offi.*

Ustanovení § 44f odst. 2 a 3 návrhu zákona upravuje odchylky od obecné právní úpravy obsažené ve správním řádu. Konkrétně v § 44f odst. 2 návrhu zákona je vymezeno, kdo bude dotčeným orgánem ve smyslu § 136 správního řádu. Bude to předně Ministerstvo obrany, které bude mít v řízení o návrhu opatření obecné povahy (na základě jeho zásadně vzneseného požadavku uplatněného v rámci projednání návrhu zákona v meziresortním připomínkovém řízení) zvláštní (silnější) postavení, neboť dané opatření obecné povahy bude Úřad vydávat v dohodě s ním. Navrhovaná právní úprava zde zároveň navazuje na stávající právní úpravu regulace užívání vzdušného prostoru obsaženou v § 44 zákona o civilním letectví (opatření obecné povahy podle § 44 odst. 2, 3 a 6 jsou vydávána rovněž v dohodě s Ministerstvem obrany). Dalšími dotčenými orgány, s nimiž bude návrh opatření obecné povahy projednán, bude osoba pověřená

výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení a obec, nad jejímž správním obvodem se má vymezená část vzdušného prostoru nacházet. Začlenění obce, nad jejímž správním obvodem se má vymezená část vzdušného prostoru nacházet, mezi dotčené orgány je odůvodněno tím, že v dané části vzdušného prostoru České republiky se při létání bezpilotních letadel nebudou aplikovat všechny požadavky stanovené nařízením (EU) 2019/947 pro otevřenou kategorii provozu, což by mohlo představovat riziko pro bezpečnost občanů dané obce a případně jejich majetek (nebo majetek dotčené obce). Ustanovení § 44f odst. 3 návrhu zákona poté stanoví povinnost Úřadu toto opatření obecné povahy uveřejnit v Letecké informační příručce. Je tomu tak z toho důvodu, že informace o existenci části vzdušného prostoru vymezené dle § 44f může být relevantní i pro provozovatele a piloty letadel s posádkou, kteří se zde mohou setkat i s provozem bezpilotních letadel překračující jinak standardní omezení (např. hypoteticky let ve výšce nad 120 m nad terénem). Tím není vyloučeno zveřejňování opatření obecné povahy na úředních deskách obecních úřadů dle § 173 odst. 1 správního řádu.

### K § 44g

Předmětné ustanovení zavádí možnost Úřadu opatřením obecné povahy vymezit část vzdušného prostoru České republiky, v níž budou k zajištění účinného, plynulého a koordinovaného provozu bezpilotních systémů poskytovány služby pro jejich kontrolovaný provoz podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů. Úřad tak učiní *ex officio*. Lze uvést, že tento přímo použitelný předpis doposud nebyl přijat a nachází se toliko ve fázi návrhu.

Ustanovení § 44g odst. 2 až 5 návrhu zákona pak upravuje odchylky od obecné právní úpravy obsažené ve správním řádu. Konkrétně v § 44g odst. 2 návrhu zákona je vymezeno, kdo bude dotčeným orgánem ve smyslu § 136 správního řádu. Bude to předně Ministerstvo obrany, které bude mít v řízení o návrhu opatření obecné povahy (na základě jeho zásadně vzneseného požadavku uplatněného v rámci projednání návrhu zákona v meziresortním připomínkovém řízení) zvláštní (silnější) postavení, neboť dané opatření obecné povahy bude Úřad vydávat v dohodě s ním. Navrhovaná právní úprava zde zároveň navazuje na stávající právní úpravu regulace užívání vzdušného prostoru obsaženou v § 44 zákona o civilním letectví (opatření obecné povahy podle § 44 odst. 2, 3 a 6 jsou vydávána rovněž v dohodě s Ministerstvem obrany). Dalším dotčeným orgánem, s nímž bude návrh opatření obecné povahy projednán, bude osoba pověřená výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení. Ve vymezeném případě (má-li vymezená část vzdušného prostoru zasahovat do výšky nižší než 300 m nad terénem) to dále bude obec, nad jejímž správním obvodem se má vymezená část vzdušného prostoru nacházet. Začlenění obce mezi dotčené orgány je zde odůvodněno zejména tím, že provoz bezpilotních systémů v takto vymezeném prostoru by mohl být intenzivnější a obyvateli obce považován za rušivý či obtěžující. Na druhé straně při výlučném provozu bezpilotních systémů v prostoru ve výšce vyšší než 300 m nad terénem by bylo zapojení obcí coby dotčených orgánů v řízení o vydání příslušného opatření obecné povahy nadbytečné. Vzdušný prostor nad uvedenou hranicí může již dnes běžně sloužit pro provoz letadel s posádkou, přičemž opatření obecné povahy by mohlo počítat s vytvářením koridorů v těchto větších výškách, aniž by provoz bezpilotních systémů pod uvedenou hranici zasahoval.

Ustanovení § 44g odst. 3 návrhu zákona stanoví odchylku od § 172 odst. 5 správního řádu, a to ve vztahu k okruhu subjektů, které mohou proti návrhu opatření obecné povahy podat námitky. Námitky budou moci podat poskytovatel společné informační služby a poskytovatelé služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů (jde o subjekty, jejichž úkoly a postavení stanoví shora uvedený návrh nařízení), poskytovatelé leteckých služeb, organizace sdružující v České republice provozovatele bezpilotních systémů a, určí-li tak Úřad, i jiné osoby, jejichž oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny. Jde o speciální právní

úpravu, která mezi osoby oprávněné podat námitky *a priori* nezahrnuje vlastníky nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny (tyto osoby mají právo podat námitky proti návrhu opatření obecné povahy podle obecné právní úpravy obsažené v § 172 odst. 5 správního řádu). Zmíněné osoby budou oprávněny podat proti návrhu opatření obecné povahy námitky pouze v případě, určí-li Úřad, že jejich oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny s ohledem na specifické okolnosti související s provozováním bezpilotních systémů ve vymezené části vzdušného prostoru České republiky. Daný přístup umožní zohlednění toho, které subjekty mohou či nemohou být fakticky daným opatřením obecné povahy významněji negativně dotčeny. Opatření obecné povahy dle § 44g zde přitom ze své podstaty zavádí dodatečné podmínky pro provoz bezpilotních systémů za účelem umožnění sofistikovanější a bezpečnější formy jejich provozu. Přitom nejsou vyloučeny standardní požadavky na bezpečnost provozu bezpilotních systémů. Půjde tedy o stanovení zvláštních dodatečných veřejnoprávních pravidel užívání vzdušného prostoru, jejichž primárním účelem je zajištění dostatečné míry bezpečnosti pro daný typ provozu bezpilotních letadel. Lze konstatovat, že vlastníci nemovitostí by opatřením obecné povahy vydávaným dle § 44g v zásadě neměli být negativně dotčeni a nemělo by jim tak příslušet zpochybňovat rozsah zpřísnujících omezení za výše zmíněným účelem. Zájmy osob v dané lokalitě by měl být rovněž dostatečně chráněny specifickým postavením obce coby dotčeného orgánu v řízení o vydání příslušného opatření obecné povahy, což se celkově jeví jako přiměřené a dostatečné. Zohledněna byla v tomto částečně analogická stávající úprava v § 44a, určená v první řadě pro letadla s posádkou a hledisko zamezení nepřiměřené a excesivní procesní náročnosti vydání příslušného opatření obecné povahy.

Ustanovení § 44g odst. 4 návrhu zákona poté stanoví, co vše má být v tomto opatření obecné povahy obsaženo, přičemž navržená úprava pouze reflektuje požadavky návrhu prováděcího nařízení Komise upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů.

Ustanovení § 44g odst. 5 návrhu zákona poté stanoví povinnost Úřadu toto opatření obecné povahy uveřejnit v Letecké informační příručce. Je tomu tak z toho důvodu, že informace o existenci části vzdušného prostoru vymezeného dle § 44g může být relevantní i pro provozovatele a piloty letadel s posádkou. Ti se zde mohou setkat i s provozem bezpilotních letadel létajících dle (pro daný prostor) specifických pravidel a současně v takovém prostoru (i v závislosti na dalším vývoji obsahu aktuálně projednávaných změn práva Evropské unie) mohou být stanoveny zvláštní požadavky i přímo pro provoz či létání letadel s posádkou. Tím není vyloučeno zveřejňování opatření obecné povahy na úředních deskách obecních úřadů dle § 173 odst. 1 správního řádu.

## **K § 44h**

Předmětné ustanovení umožňuje Úřadu opatřením obecné povahy na dobu nezbytně nutnou ve vymezené části vzdušného prostoru České republiky zakázat nebo omezit létání bezpilotních letadel anebo stanovit pro létání bezpilotních letadel podmínky. Úřad tak učiní *ex officio* a pouze za situace, kdy jsou vážně ohroženy veřejný pořádek, bezpečnost osob nebo majetku nebo obrana státu anebo je-li to nezbytné z důvodu plnění úkolu Policie České republiky a kdy nelze pro nebezpečí z prodlení postupovat jinak. Toto ustanovení má Úřadu poskytnout prostředek, jak rychle reagovat na neočekávané situace, kdy dochází k ohrožení zákonem stanovených chráněných zájmů. I v tomto případě bude opatření obecné povahy vydáváno v dohodě s Ministerstvem obrany. Ustanovení § 44h odst. 2 návrhu zákona v této souvislosti výslovně uvádí, že návrh opatření obecné povahy se nezveřejňuje a připomínky ani námitky se k němu nepodávají. Opatření obecné povahy zveřejní na své úřední desce pouze Úřad, přičemž opatření obecné povahy nabývá účinnosti okamžikem vyvěšení veřejné vyhlášky. Jde tedy o úpravu mimořádných situací, na něž je

nutno zareagovat neprodleně, aniž by bylo vedeno standardní řízení obecně předvídané správním řádem.

Na základě připomínky uplatněné v rámci projednání návrhu zákona v meziresortním připomínkovém řízení ze strany Ministerstva vnitra byla do ustanovení § 44h návrhu zákona doplněna úprava, podle níž příslušník Policie České republiky je oprávněn vydat pokyn, jímž v nezbytném rozsahu a na dobu nezbytně nutnou zakáže, omezí nebo stanoví podmínky užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel nad vymezenými oblastmi, je-li takový pokyn nutno vydat okamžitě z důvodu plnění úkolu Policie České republiky. Tato úprava doplňuje úpravu institutu opatření obecné povahy vydávaného podle odstavce 1 pro případy, kdy z důvodu potřeby okamžité reakce není možné ani tento (procesně zrychlený) institut použít. Policie má právo při plnění svých úkolů za zákonem stanovených podmínek vykázat osobu z místa, má oprávnění nepustit např. osobní automobil na určené místo apod., je tedy evidentní, že na místě, kde probíhá konkrétní úkon, má Policie České republiky možnost okamžitě řešit nezbytné vykázení z místa ve všech potřebných případech kromě bezpilotních systémů. Prostřednictvím institutu opatření obecné povahy vydávaného podle odstavce 1 nelze postihnout všechny potřebné případy, neboť toto opatření vydává subjekt odlišný od Policie České republiky (Úřad pro civilní letectví) a jeho vydání předchází (byť zjednodušený, přesto formální) proces předpokládající zveřejnění vydaného opatření obecné povahy na úřední desce a další úkony, což ve chvíli, kdy je potřeba situaci řešit okamžitě, se jeví jako nedostatečné. Ustanovení odstavce 5 ve srovnání s odstavcem 1 se může aplikovat typicky v situacích, kdy např. dochází k ohledání místa činu, přičemž není vhodné, aby nad tímto místem létalo civilní bezpilotní letadlo a dokumentovalo postup Policie České republiky, nebo v případech, kdy je prováděn dohled nad demonstracemi a situace se mění každým okamžikem.

#### **K § 44i**

Návrhem zákona je rovněž zavedena možnost dočasně, nejdéle však na období 5 po sobě jdoucích dnů, opatřením obecné povahy vymezit část vzdušného prostoru České republiky a v ní zakázat nebo omezit létání bezpilotních letadel nebo stanovit pro létání bezpilotních letadel podmínky anebo v ní umožnit létání bezpilotních letadel (pouze) jednomu provozovateli bezpilotních systémů nebo kategorii provozovatelů bezpilotních systémů. Toto opatření obecné povahy bude vydáváno na základě podnětu osoby, která prokáže, že její práva mají být takovým opatřením chráněna nebo že má oprávněný zájem na takovém opatření. Příkladem užití tohoto ustanovení bude filmové natáčení, kdy bude užívání vzdušného prostoru vyhrazeno pro konkrétní subjekt, nebo uspořádání venkovního koncertu, kdy bude na základě podnětu pořadatele užití vzdušného prostoru omezeno. S odkazem na odůvodnění k § 44d výše je vhodné i zde připomenout, že § 44i se použije v situacích, kdy pro daný účel postačuje zakázat nebo omezit létání (pouze) ostatních bezpilotních letadel. Naopak pokud je potřeba pro daný účel zakázat nebo omezit též létání letadel s posádkou, bude potřeba namísto toho postupovat podle některého ze stávajících ustanovení § 44 odst. 2 až 6.

Ustanovení § 44i odst. 2 stanoví, že, neshledá-li Úřad pro civilní letectví důvod pro vydání opatření obecné povahy, sdělí tuto skutečnost podatelí podnětu do 30 dnů ode dne, kdy mu byl podnět doručen

Ustanovení § 44i odst. 3 návrhu zákona stanoví kritéria, která musí Úřad v řízení o návrhu opatření obecné povahy zohlednit. Úřad v tomto případě posuzuje, zda nelze ochrany práv či oprávněných zájmů sledovaných podatelem podnětu dosáhnout jinak (hledisko nezbytnosti), zda zájem na zachování přístupnosti vzdušného prostoru České republiky nepřevažuje nad zájmem na ochraně práv či oprávněných podatele podnětu (hledisko veřejného zájmu) a zda doba a rozsah požadovaného vymezení částí vzdušného prostoru České republiky nejsou nepřiměřené (hledisko přiměřenosti).



Ustanovení § 44i odst. 4 až 6 návrhu zákona upravuje odchylky od obecné právní úpravy obsažené ve správním řádu. Konkrétně v § 44i odst. 4 návrhu zákona je vymezeno, kdo bude dotčeným orgánem ve smyslu § 136 správního řádu. Bude to předně Ministerstvo obrany, které bude mít v řízení o návrhu opatření obecné povahy (na základě jeho zásadně vzneseného požadavku uplatněného v rámci projednání návrhu zákona v meziresortním připomínkovém řízení) zvláštní (silnější) postavení, neboť dané opatření obecné povahy bude Úřad vydávat v dohodě s ním. Navrhovaná právní úprava zde zároveň navazuje na stávající právní úpravu regulace užívání vzdušného prostoru obsaženou v § 44 zákona o civilním letectví (opatření obecné povahy podle § 44 odst. 2, 3 a 6 jsou vydávána rovněž v dohodě s Ministerstvem obrany). Dalším dotčeným orgánem, s nímž bude návrh opatření obecné povahy projednán, bude obec, nad jejímž správním obvodem se má vymezená část vzdušného prostoru nacházet, a to z toho důvodu, že omezení obecného užívání vzdušného prostoru je v daném případě přirozeně spjato s určitou lokalitou, a tudíž by se k němu měly mít právo se kvalifikovaně vyjádřit právě tyto obce. Současně se zkracuje doba zveřejnění návrhu opatření obecné povahy, tento návrh bude zveřejněn nejméně 5 dnů (místo 15 dnů předvídaných § 172 odst. 1 správního řádu).

Ustanovení § 44i odst. 5 návrhu zákona stanoví odchylku od § 172 odst. 5 správního řádu, a to ve vztahu k okruhu subjektů, které mohou proti návrhu opatření obecné povahy podat námitky, a lhůtě pro jejich podání. Námitky budou moci podat organizace sdružující v České republice provozovatele bezpilotních systémů a, určí-li tak Úřad, i jiné osoby, jejichž oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny. Jde o speciální právní úpravu, která mezi osoby oprávněné podat námitky *a priori* nezahrnuje vlastníky nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny (tyto osoby mají právo podat námitky proti návrhu opatření obecné povahy podle obecné právní úpravy obsažené v § 172 odst. 5 správního řádu). Tyto osoby by opatřením obecné povahy dle § 44i v zásadě neměly být negativně dotčeny, respektive by jim nemělo příslušet zpochybňovat rozsah omezení za výše zmíněným účelem. Zmíněné osoby budou oprávněny podat proti návrhu opatření obecné povahy námitky pouze v případě, určí-li Úřad, že jejich oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny s ohledem na specifické okolnosti související s provozováním bezpilotních systémů ve vymezené části vzdušného prostoru České republiky. Daný přístup umožní zohlednit, které subjekty mohou či nemohou být fakticky daným opatřením obecné povahy významněji negativně dotčeny. Opatření obecné povahy zde umožní (i) „exkluzivní“ užívání určité lokality jedním provozovatelem bezpilotního systému nebo kategorií provozovatelů bezpilotních systémů nebo (ii) zpřísnění podmínek pro provoz bezpilotních systémů za účelem ochrany zákonem (a právem Evropské unie) chráněných zájmů. Ani v jednom případě nejsou provozovatelé bezpilotních systémů zproštěni standardních požadavků na bezpečnost jejich provozu a nevzniká tak zvýšené riziko pro třetí osoby (respektive je tomu právě naopak). Dle § 44i odst. 3 se přitom příslušný úřad řídí kritérii, která zamezují svévolnému či excesivnímu užití daného institutu. Ani z pohledu vlastníků nemovitostí se tedy při postupu dle § 44i nijak nezvyšují možné negativní vlivy provozu bezpilotních systémů třetích osob na příslušnou nemovitost. Zohledněna byla částečně analogicky stávající úprava v § 44a, určená v první řadě pro letadla s posádkou a hledisko zamezení nepřiměřené a excesivní procesní náročnosti vydání příslušného opatření obecné povahy.

Lhůta pro podání námitek proti návrhu opatření obecné povahy je zkracována z 30 dnů (což je obecná lhůta dle správního řádu) na 10 dnů.

Ustanovení § 44i odst. 6 návrhu zákona upravuje speciálně k § 173 odst. 1 správního řádu nabytí účinnosti tohoto opatření obecné povahy, a to konkrétně pátým dnem ode dne vyvěšení veřejné vyhlášky. Ve vztahu k výše uvedenému zkrácení procesních lhůt pak bylo zvoleno řešení, které daný nástroj činí na jedné straně prakticky stále ještě využitelným a zároveň zachovává procesní postavení příslušných osob na přiměřené a přijatelné úrovni. Standardní procesní lhůty

dle správního řádu by neumožňovaly využití daného institutu v situacích, kdy žadatel (zpravidla soukromá osoba) o potřebě jeho využití neví s relativně velkým předstihem minimálně několika týdnů, což se jeví v daném kontextu nepraktické (viz např. požadavek komerčního snímkování určité lokality pro konkrétního zákazníka nebo naopak ochrana prostoru nad hromadnou veřejnou akcí). Lze též podotknout, že procesní postavení návrhem zákona vymezených osob je v nově navrhované úpravě celkově silnější, než je tomu ve stávajícím (částečně obdobném) § 44 odst. 5 dopadajícím obecně na letadla, včetně letadel s posádkou. Ve svém souhrnu tak výše uvedená úprava představuje vyvážené řešení vhodně zohledňující práva a zájmy jednotlivých stran.

Za vydání tohoto opatření bude vybírán správní poplatek ve výši 20 000 Kč, což má mít (vedle akumulací, kontrolní, fiskální a redistribuční) i regulační funkci ve vztahu k nadměrnému podávání podnětů tohoto typu v neodůvodněných případech.

## **K § 44j**

Předmětné ustanovení je navrženo v návaznosti na požadavek nařízení (EU) 2019/947 zajistit v souvislosti s vymezením zeměpisných zón pro účely funkce „geo-awareness“, aby informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, byly zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu (viz čl. 15 odst. 3 nařízení (EU) 2019/947). Funkcí „geo-awareness“ se rozumí funkce, která na základě údajů poskytnutých členskými státy zjišťuje možné porušení omezení vzdušného prostoru a upozorňuje dálkově řídicí piloty tak, aby mohli přijmout okamžitá a účinná opatření s cílem zabránit tomuto porušení (viz článek 2 bod 15 nařízení (EU) 2019/947).

Ustanovení § 44j návrhu zákona obsahuje úpravu digitální mapy pro užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel. Digitální mapa bude informačním systémem veřejné správy, jehož správcem bude Úřad. V této souvislosti lze uvést, že § 2 písm. b) zákona č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, umožňuje, aby správce pověřil provozováním tohoto systému jinou osobu, přičemž její pověření se řídí obecnou právní úpravou obsaženou v tomto zákoně. V digitální mapě budou vyznačeny části vzdušného prostoru České republiky a k nim se vztahující pravidla (zákazy, omezení, stanovení podmínek) vymezená pro bezpilotní letadla opatřeními obecné povahy vydanými podle zákona o civilním letectví, pokyny vydané podle § 44 odst. 5 (tedy podle stávající právní úpravy) nebo podle § 44h odst. 5 návrhu zákona anebo pravidla vymezená zvláštními zákony. Příkladem vymezení těchto zón pro provoz bezpilotních systémů zvláštním zákonem budou zóny vymezené podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Údaje vedené v digitální mapě budou veřejně přístupné a budou vedeny ve výměnném formátu způsobem umožňujícím dálkový přístup. Stanoví se rovněž, že pokyny vydané podle § 44 odst. 5 nebo § 44h odst. 5 nabývají právních účinků nejdříve okamžikem jejich zveřejnění v digitální mapě. Mají-li se adresáti navrhované právní úpravy řídit faktickými pokyny, musí s nimi být obeznámeni, což bude zajištěno právě zveřejněním těchto pokynů v digitální mapě. Upřesnění údajů, které budou v digitální mapě vedené, způsobu jejich vedení a výměnného formátu bude učiněno prováděcí vyhláškou.

V souvislosti s doplněním ustanovení § 44h, k němuž došlo k připomínce Ministerstva vnitra v rámci projednání návrhu zákona v meziresortním připomínkovém řízení (viz bližší odůvodnění k ustanovení § 44h shora), dochází k doplnění ustanovení upravujícího digitální mapu pro užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel. Vydá-li Policie České republiky pokyn podle § 44h odst. 5, vyznačí neprodleně po jeho vydání části vzdušného prostoru České republiky a k nim se vztahující instrukce pro létání bezpilotních letadel v digitální mapě.

## **K bodu 16 (§ 50a)**

V návaznosti na dohodu s Ministerstvem vnitra, prostřednictvím níž došlo v průběhu projednání materiálu v pracovních orgánech Legislativní rady vlády k odstranění (do té doby přetrvávajícího) rozporu, dochází k doplnění návrhu zákona o úpravu, která umožní při plnění základních úkolů Hasičského záchranného sboru se při létání hasičských bezpilotních letadel odchýlit v rozsahu zcela nezbytném od pravidel létání.

V nově doplňovaném ustanovení § 50a se tak stanoví, že, nelze-li jinak zajistit plnění základního úkolu Hasičského záchranného sboru podle zákona o Hasičském záchranném sboru, lze se výjimečně při létání hasičských bezpilotních letadel v rozsahu zcela nezbytném odchýlit od pravidel létání. V takovém případě však bude nutno dbát zvýšené opatrnosti, aby nebyla ohrožena bezpečnost létání, a zajistit koordinaci létání hasičských bezpilotních letadel s létáním vojenských, policejních a celních letadel.

V dané souvislosti se předpokládá sjednání meziresortní dohody mezi Hasičským záchranným sborem České republiky a Úřadem pro civilní letectví. Rovněž se předpokládá, že koordinace létání hasičských bezpilotních letadel s létáním vojenských, policejních a celních letadel bude uskutečňována prostřednictvím informování o nasazení bezpilotních letadel ze strany Hasičského záchranného sboru vůči všem ostatním na místě zasahujícím složkám z řad Armády České republiky, Policie České republiky, případně Celní správy České republiky a rovněž prostřednictvím součinnosti ve smyslu § 19 odst. 1 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

## **K bodu 17 (§ 52)**

S ohledem na to, že dosavadní právní úprava létání letadel bez pilota obsažená v § 52 zákona o civilním letectví již neodpovídá požadavkům unijního práva, navrhuje se stávající znění § 52 zrušit. Nově bude právní úprava provozování bezpilotních systémů, řízení bezpilotních systémů, společné informační služby a služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů upravena v zákoně o civilním letectví v části páté hlavě IV nazvané „Bzpilotní systémy“.

## **K bodu 18 (§ 54a až 54t)**

### **Díl 1 Provozovatelé bezpilotních systémů**

#### **K § 54a**

V návaznosti na čl. 14 nařízení (EU) 2019/947 se upravuje registr provozovatelů bezpilotních systémů, který bude informačním systémem veřejné správy. Správce registru provozovatelů bezpilotních systémů bude Úřad. Provozovatelé bezpilotních systémů, kteří jsou povinni se registrovat, jsou vymezeni v čl. 14 odst. 5 nařízení (EU) 2019/947. Registraci podléhají vždy provozovatelé bezpilotních systémů, kteří provozují bezpilotní systém ve specifické kategorii provozu. V otevřené kategorii provozu pak pouze provozovatelé, kteří provozují bezpilotní letadlo, které

- má vzletovou hmotnost 250 g nebo vyšší,
- v případě nárazu může přenést na člověka kinetickou energii vyšší než 80 joulů nebo
- je vybaveno čidlem schopným zachycovat osobní údaje (to neplatí, pokud je bezpilotní letadlo považováno za hračku ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/48/ES o bezpečnosti hraček).

Zápis vybraných provozovatelů bezpilotních systémů do příslušného registru přitom nebude mít z právního hlediska konstitutivní povahu a právní postavení provozovatelů bezpilotních systémů se bude odvíjet od charakteru jimi vykonávané činnosti.

Požadavek na registraci výše uvedených provozovatelů byl stanoven s ohledem na bezpečnostní rizika a rizika pro soukromí a ochranu osobních údajů, které provoz těchto letadel může představovat. Při registraci vydá Úřad provozovatelům bezpilotních systémů jedinečné digitální registrační číslo umožňující jejich individuální identifikaci. Provozovatelé bezpilotních systémů jsou pak dle unijní úpravy povinni uvádět registrační číslo na jejich bezpilotním letadle.

Způsob a rozsah vedení údajů stanoví rovněž čl. 14 nařízení (EU) 2019/947.

Odstavec 2 zavádí vedle standardních způsobů podání stanovených správním řádem možnost provozovatele bezpilotního systému učinit toto podání též přes internet prostřednictvím uživatelského rozhraní, které bude zřízeno Úřadem. V těchto případech bude tato osoba ztotožněna prostřednictvím prostředků elektronické identifikace. Právní úprava prostředků elektronické identifikace je upravena v zákoně o elektronické identifikaci a v nařízení o elektronické identifikaci. Jako prostředek elektronické identifikace může sloužit například občanský průkaz s čipem, kdy prostřednictvím speciálního zařízení v počítači nezbytného pro načtení tohoto průkazu se zadá několikamístný kód přidělený k tomuto občanskému průkazu, čímž dojde ke ztotožnění této osoby. Jde o zakotvení inovativního prvku povahy *e-governmentu* s předpokládaným pozitivním dopadem na adresáty nové právní úpravy a efektivitu výkonu státní správy.

Odstavec 3 upravuje, komu a jakým způsobem Úřad poskytne údaje z tohoto registru, přičemž se rozlišují 2 způsoby jejich poskytnutí. Prvním z nich, tedy způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup, budou údaje zpřístupňovány Ministerstvu dopravy, Ministerstvu obrany (tento resort byl do výčtu doplněn k jeho požadavku vznesenému v rámci projednání návrhu zákona v meziresortním připomínkovém řízení), Policii České republiky, příslušnému orgánu jiného členského státu Evropské unie, Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví, Evropské komisi, poskytovatelům letových provozních služeb, poskytovateli společné informační služby a poskytovatelům služeb pro řízení bezpilotních systémů podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů, poskytují-li služby ve vzdušném prostoru České republiky vymezeném pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů podle § 44g. Ministerstvo dopravy a Policie České republiky potřebují údaje z registru za účelem výkonu státního dozoru nebo kontroly. Ministerstvo obrany bude údaje čerpané z registru využívat k ochraně a obraně vojenských objektů a nevojenských objektů důležitých pro obranu státu určených vládou. Poskytovatel letových provozních služeb, poskytovatel společné informační služby a poskytovatel služeb pro řízení bezpilotních systémů podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů pak pro účely poskytování jimi poskytovaných služeb. Vzhledem k tomu, že podle nařízení (EU) 2018/1139 musí členské státy zajistit, aby informace o registraci bezpilotních letadel a provozovatelů bezpilotních letadel, na něž se vztahuje požadavek na registraci v souladu s příslušnými prováděcími akty, byly uchovávány v digitálních harmonizovaných a interoperabilních vnitrostátních registračních systémech, přičemž členské státy mají mít k těmto informacím přístup prostřednictvím databáze (zřízené Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví ve spolupráci s Evropskou komisí) a tyto informace si v jejím rámci mají vyměňovat, budou údaje z registru provozovatelů bezpilotních systémů zmíněným způsobem poskytovány rovněž jiným členským státům Evropské unie, Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví a Evropské komisi. Druhý způsob představuje standardní poskytnutí údajů o provozovatelích bezpilotních systémů na žádost osoby, která prokáže právní zájem na jejich poskytnutí (viz odstavec 4). Takovou osobou může být zejména ten, jemuž byla v souvislosti s provozováním bezpilotního systému způsobena škoda (právní zájem bude souviset s náhradou takto způsobené škody) nebo exekutor provádějící úkony v exekučním řízení (bepilotní systém může spadat do majetku podléhajícímu exekuci).

Vzhledem k tomu, že osoba provozovatele bezpilotního systému je z hlediska právní regulace jak na unijní, tak na vnitrostátní úrovni stěžejní a této osobě je uložena celá řada povinností, je nezbytné, aby údaje o provozovateli bezpilotního systému v registru provozovatelů bezpilotních systémů byly aktuální. Z tohoto důvodu navržená právní úprava ukládá Úřadu, aby u již do registru zapsaných provozovatelů bezpilotních systémů zanesl

– změny jakéhokoli údaje zapsaného v registru provozovatelů bezpilotních systémů, a to na základě oznámení provozovatele bezpilotního systému, který má povinnost změnu oznámit do 15 dnů ode dne, kdy došlo ke změně údaje, a

– údaj o tom, že provozovatel ukončil činnost spočívající v provozování bezpilotních systémů, a to na základě oznámení provozovatele bezpilotního systému, nebo pokud se dozvěděl, že provozovatel bezpilotního systému zemřel anebo zanikl.

Oznámení provozovatele bezpilotního systému bude moci být vedle podání učiněného způsobem stanoveným správním řádem učiněno rovněž způsobem podle odstavce 2 tohoto ustanovení, tedy přes internet (se všemi konsekvencemi spjatými s nutností jeho ztotožnění).

Závěrem je rovněž stanoveno, kdy Úřad provede výmaz zápisu provozovatele bezpilotního systému z registru provozovatelů bezpilotních systémů, konkrétně tak bude učiněno po uplynutí 5 let ode dne, kdy došlo k zápisu údaje o ukončení provozu bezpilotního systému do registru (a to z důvodu případného řízení o přestupku).

#### **K § 54b**

Předmětné ustanovení zavádí možnost podat žádost o udělení oprávnění k provozu bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu nebo učinit prohlášení o souladu se standardním scénářem vedle způsobů podání stanovených správním řádem též přes internet prostřednictvím uživatelského rozhraní, které bude zřízeno Úřadem. V těchto případech bude tato osoba ztotožněna prostřednictvím prostředků elektronické identifikace. Právní úprava prostředků elektronické identifikace je upravena v zákoně o elektronické identifikaci a v nařízení o elektronické identifikaci. Jako prostředek elektronické identifikace může sloužit například občanský průkaz s čipem, kdy prostřednictvím speciálního zařízení v počítači nezbytného pro načtení tohoto průkazu se zadá několikamístný kód přidělený k tomuto občanskému průkazu, čímž dojde ke ztotožnění této osoby. Výše uvedená možnost učinění podání byla do návrhu zákona navržena v návaznosti na požadavky odborné veřejnosti. Jde o zakotvení inovativního prvku povahy *e-governmentu* s předpokládaným pozitivním dopadem na adresáty nové právní úpravy a efektivitu výkonu státní správy.

#### **K § 54c**

Toto ustanovení upravuje případy omezení a odnímání oprávnění provozovatelů bezpilotních systémů nebo lehkých bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu. Pro úplnost lze uvést, že udělování těchto oprávnění je podrobně upraveno unijním právem (viz čl. 5, 12 a část B a C přílohy nařízení (EU) 2019/947), proto návrh zákona tuto úpravu neobsahuje. Návrh zákona v této souvislosti uvádí důvody, kdy Úřad udělené oprávnění odejme. Prvním důvodem je žádost držitele tohoto oprávnění, který již nechce v provozování bezpilotních systémů na základě tohoto oprávnění pokračovat. Druhým důvodem je skutečnost, že držitel výše uvedeného oprávnění přestal splňovat podmínky pro udělení oprávnění stanovené nařízením (EU) 2019/947. Odejmutí oprávnění je v tomto případě nezbytné z důvodu zajištění bezpečnosti provozu bezpilotních systémů. Třetím důvodem je, že držitel oprávnění porušil závažným způsobem povinnost stanovenou nařízením (EU) 2019/947. Pro odejmutí oprávnění tedy nepostačí jakékoli porušení povinnosti, ale je třeba porušení kvalifikované (závažným způsobem).

U tohoto důvodu navíc nemusí nutně Úřad udělené oprávnění pouze odejímat, ale v případě, že povaha a rozsah zjištěných nedostatků umožňují bezpečný provoz v určitém omezeném rozsahu, toto oprávnění pouze omezí. Omezení může spočívat buď v zúžení účelu, způsobu provozování bezpilotních systémů nebo oblasti, kterou lze pro létání bezpilotního letadla užít. V případě omezení oprávnění vydá Úřad provozovateli bezpilotního systému nový doklad osvědčující oprávnění k provozu bezpilotních systémů s dobou platnosti odpovídající době platnosti původního dokladu nebo nové osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů.

V návaznosti na omezení nebo odnětí oprávnění se upravuje povinnost provozovatele bezpilotního systému odevzdat příslušný doklad Úřadu, a to do 5 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o odnětí oprávnění, nebo ode dne vydání nového dokladu nebo osvědčení. Pro případ nesplnění této povinnosti návrh zákona zavádí příslušnou sankci.

## **K § 54d**

Předmětné ustanovení upravuje povinnost provozovatele bezpilotního systému mít po celou dobu provozování bezpilotního systému sjednané pojištění odpovědnosti za škody z provozu bezpilotního systému a zaplacené pojistné. Předmětná povinnost dopadne na provozovatele bezpilotního systému

- v podkategorii A2 otevřené kategorie provozu,
- v podkategorii A3 otevřené kategorie provozu, pokud maximální vzletová hmotnost bezpilotního letadla přesahuje 4 kg, a
- ve specifické kategorii provozu.

S ohledem na to, že pojištění ve vztahu k provozovatelům bezpilotních systémů, kteří provozují tyto systémy z titulu jejich členství ve spolku, jemuž bylo uděleno oprávnění za účelem provádění rekreačních, sportovních nebo soutěžních letů anebo veřejných leteckých vystoupení bezpilotními letadly, je upraveno v § 54q odst. 2 návrhu zákona, neplatí právní úprava obsažená v § 54d návrhu zákona pro tyto provozovatele bezpilotních systémů.

Nařízení (EU) 2019/947 předpokládá, že povinnost pojištění může být stanovena na unijní úrovni nebo na úrovni vnitrostátní. Na unijní úrovni upravuje pojištění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel, v platném znění, které se vztahuje též na provozovatele bezpilotních systémů, kteří provozují bezpilotní letadlo s maximální vzletovou hmotností přesahující 20 kg. V těchto případech se tedy uplatní právní úprava pojištění dle tohoto nařízení. Po zvážení rizik, které jsou spojeny s provozováním bezpilotních systémů, se navrhuje, aby pro určité provozovatele bezpilotních systémů, na které nedopadne právní úprava výše uvedeného nařízení, byla vnitrostátně stanovena povinnost mít sjednané pojištění odpovědnosti za škody z provozu bezpilotního systému a zaplacené pojistné. Toto pojištění se sjednává v otevřené kategorii provozu ve vztahu ke všem bezpilotním systémům provozovaným jedním provozovatelem a ve specifické kategorii provozu ve vztahu ke každému bezpilotnímu systému samostatně. Minimální výše pojistného plnění pro jednotlivé kategorie a podkategorie provozu bude stanovena prováděcí vyhláškou. Údaj o pojištění se bude zapisovat též do registru provozovatelů bezpilotních systémů.

## **Díl 2 Dálkově řídicí piloti**

§ 54e až 54k upravují v návaznosti na čl. 8 a přílohu nařízení (EU) 2019/947 způsobilost k řízení bezpilotního systému.

## K § 54e

Otevřená kategorie provozu představuje kategorii, která by měla zahrnovat provoz s nejmenšími riziky. Otevřená kategorie provozu se dále na základě provozních omezení, požadavků na dálkově řídicí piloty a technických požadavků na bezpilotní systém člení na podkategorie A1, A2 a A3. U všech těchto podkategorií (u podkategorie A1 jen u řízení bezpilotního letadla třídy C1 dle nařízení (EU) 2019/945) unijní právo vyžaduje, aby dálkově řídicí pilot absolvoval on-line výcvikový kurz a poté úspěšně složil on-line zkoušku z teoretických znalostí u příslušného orgánu nebo u subjektu uznaného příslušným orgánem. Pro úplnost je třeba uvést, že u podkategorie A2 je výše uvedené pouze jedním z požadavků, který musí být pro dosažení způsobilosti dálkově řídicího pilota splněn.

Navržené ustanovení tedy v návaznosti na unijní právní úpravu stanoví, že tuto výuku a zkoušku provádí Úřad nebo jím pověřená osoba. Právní úprava pověření této osoby je upravena v § 54h návrhu zákona. Pro tyto účely Úřad zřídí on-line rozhraní, do něhož se zájemce o výuku a zkoušku bude přihlašovat dvěma způsoby. Pokud bude zájemce o vykonání on-line výcvikového kurzu a zkoušky disponovat prostředkem elektronické identifikace, může výuku i zkoušku absolvovat z jakéhokoli místa (například z domova) prostřednictvím internetu. Právní úprava prostředků elektronické identifikace je upravena v zákoně o elektronické identifikaci a v nařízení o elektronické identifikaci. Jako prostředek elektronické identifikace může sloužit například občanský průkaz s čipem, kdy prostřednictvím speciálního zařízení v počítači nezbytného pro načtení tohoto průkazu zájemce o výuku a zkoušku zadá několikamístný kód přidělený k tomuto občanskému průkazu, čímž dojde ke ztotožnění této osoby.

Druhý způsob absolvování výuky a zkoušky představuje možnost absolvovat je na počítači v místě určeném Úřadem nebo pověřenou osobou. Důvodem zavedení této možnosti je skutečnost, že ne všichni zájemci o výuku a zkoušku budou disponovat prostředky elektronické identifikace, které by umožnily jejich dostatečné ztotožnění a absolvování výuky a zkoušky z jakéhokoliv místa s připojením na internet (tedy např. z pohodlí domova). Pro tyto osoby je návrhem zákona umožněno, aby mohly výuku a zkoušku absolvovat v místě určeném Úřadem nebo pověřenou osobou, kde technické zabezpečení a ztotožnění osoby bude zajištěno Úřadem nebo pověřenou osobou.

Zkouška se skládá z témat vymezených nařízením (EU) 2019/947 (jedná se o leteckou bezpečnost, omezení vzdušného prostoru, předpisy týkající se letectví, omezení lidské výkonnosti, provozní postupy, obecné znalosti o bezpilotních systémech, ochranu soukromí a ochranu údajů, pojištění a ochranu před protiprávními činy), skládá se formou testu obsahujícího 40 otázek a bude se vyhodnocovat automatizovaně. Pro úspěšné složení zkoušky je dle nařízení (EU) 2019/947 třeba dosáhnout alespoň 75 % celkového počtu bodového ohodnocení. Navrhovaná právní úprava bude aplikována tak, že se zájemci o absolvování výuky a složení zkoušky (po jejich ztotožnění provedeném v závislosti na tom, zda budou výuka a zkouška prováděny způsobem umožňujícím dálkový přístup, tedy ze svého počítače, nebo v místě určeném Úřadem pro civilní letectví) přihlásí do systému, v němž budou výuka a zkouška on-line způsobem prováděny. Po přihlášení bude nejdříve absolvována výuka a následně poté zkouška. Osoba, která absolvuje výuku a úspěšně složí zkoušku, bude bezprostředně poté systémem (do něhož již bude přihlášena a bude již tedy ztotožněna) vyzvána k podání žádosti o vydání osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému. Fakticky tedy půjde o souvislý (nepřetržitý) postup započatý ztotožněním zájemce o absolvování výuky a složení zkoušky přes absolvování výuky a zkoušky až po podání žádosti. V tomto smyslu proto není nezbytné, aby byla konkrétní osoba opětovně (tedy několikrát v totéž sledu na sebe navazujících krocích) ztotožňována. Tato úprava nezatíží Úřad pro civilní letectví a bude výhodná rovněž pro žadatele. Nebude-li žádost podána bezprostředně po úspěšném složení zkoušky, Úřad řízení usnesením zastaví. V takovém případě by zájemce o vydání osvědčení musel

absolvovat celý proces, tedy celou výuku a zkoušku, znovu (půjde však zcela jistě o ojedinělé případy), nicméně je třeba uvést, že počet pokusů o absolvování výuky a složení zkoušky není nijak omezen a tento proces není ani zpoplatněn. V daných ojedinělých případech by bylo možno s odvoláním proti usnesení o zastavení řízení případně spojit žádost o prominutí zmeškání úkonu ve smyslu § 41 správního řádu.

V žádosti žadatel vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu uvede, zda požaduje vydání osvědčení v listinné, nebo elektronické podobě. Pro případ požadavku na vydání osvědčení v elektronické podobě žadatel zároveň uvede (nemá-li zpřístupněnou datovou schránku) elektronickou adresu, na niž je požaduje zaslat. V takovém případě bude osvědčení Úřadem odesláno na uvedenou elektronickou adresu. Návrh zákona v této souvislosti zakotvuje okamžik nabytí právní moci a účinků rozhodnutí o vydání osvědčení, a to v návaznosti na ustanovení § 151 odstavce 3, podle něhož, vydává-li se doklad namísto písemného vyhotovení rozhodnutí, nabývá toto rozhodnutí právní moci a právních účinků dnem převzetí dokladu účastníkem. S ohledem na nově navrhovanou speciální právní úpravu doručování osvědčení (dokladu osvědčujícího způsobilost k řízení bezpilotního systému), jež bude na žádost žadatele uskutečňována prostřednictvím jím uvedené elektronické adresy, stanoví se, že dnem odeslání osvědčení v elektronické podobě na elektronickou adresu nabývá rozhodnutí o jeho vydání právní moci a právních účinků. Vzor tohoto osvědčení bude stanoven prováděcím právním předpisem. Odstavec 7 upravuje povinnost držitele uvedeného osvědčení oznámit změnu údaje, který je uveden v tomto osvědčení (typicky příjmení), Úřadu, a to ve lhůtě 15 dnů ode dne, kdy k této změně došlo. Změna musí být též doložena příslušnými doklady. V návaznosti na učiněné oznámení vydá Úřad nové osvědčení, přičemž doba platnosti nového osvědčení bude odpovídat době platnosti osvědčení původního.

Odstavec 8 upravuje rozhodnutí o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu. Nařízení (EU) 2019/947 v příloze předpokládá, že dálkově řídicí piloti musí mít „odpovídající způsobilost“ pro zamýšlený provoz bezpilotních systémů. Toto rozhodnutí vydá Úřad v případě, že držitel výše uvedeného osvědčení závažným způsobem porušil povinnost dálkově řídicího pilota stanovenou nařízením (EU) 2019/947. Prostor pro správní uvážení při rozhodování o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému (pokud jde o slovní spojení „závažným způsobem porušil povinnost stanovenou předmětným nařízením“) není nepřiměřeně široký. Správní orgán (Úřad) bude posuzovat závažné porušení povinností dálkově řídicího pilota, které jsou jednoznačně a taxativně vymezeny nařízením (EU) 2019/947, přičemž okruh těchto povinností není nikterak rozsáhlý. Konkrétně jde o povinnosti stanovené v části (kapitole) UAS.OPEN.060 přílohy uvedeného nařízení. Důsledkem rozhodnutí o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému je pozbytí platnosti osvědčení. Návrh zákona stanoví pro případ, kdy osvědčení bylo vydáno v listinné podobě, povinnost osoby, o jejíž nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, odevzdat takové osvědčení Úřadu do 15 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí. Osoba, o jejíž nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, může podat žádost o vydání nového osvědčení nejdříve po uplynutí 6 měsíců ode dne právní moci tohoto rozhodnutí. Nemožnost podat žádost o vydání nového osvědčení po stanovenou dobu v případě, kdy bylo rozhodnuto o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému v této podkategorii otevřené kategorie provozu, se vztahuje pouze k této podkategorii otevřené kategorie provozu. V tomto kontextu návrh zákona nepočítá s ukládáním správního trestu spočívajícího v zákazu činnosti.

V případě, kdy bylo rozhodnuto o nezpůsobilosti osoby k řízení bezpilotního systému, bude muset tato osoba (nejdříve po uplynutí stanovené doby od právní moci takového rozhodnutí), bude-li chtít řídit bezpilotní systém, opětovně složit příslušnou zkoušku. Podle příslušné unijní úpravy je totiž předpokladem pro to, aby osoba mohla řídit bezpilotní systém, skutečnost, že je odborně způsobilá.



## K § 54f

Ustanovení § 54f odst. 1 až 4 obsahují úpravu vydání osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A2 otevřené kategorie provozu. Podkategorie A2 otevřené kategorie provozu bezpilotních systémů je blíže vymezena v ustanovení UAS.OPEN.030 přílohy nařízení (EU) 2019/947. V souladu s požadavky unijního nařízení je pro vydání osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota pro podkategorii A2 otevřené kategorie provozu třeba nejdříve úspěšně absolvovat výuku a zkoušku dle § 54e, dále si prostřednictvím samostatného výcviku osvojit praktické dovednosti pro dálkové řízení bezpilotního systému v provozních podmínkách podkategorie A3 stanovených v bodě UAS.OPEN.040 odst. 1 a 2 nařízení (EU) 2019/947 a následně vykonat dodatečnou zkoušku z teoretických znalostí.

Dodatečnou zkoušku provádí Úřad nebo jím pověřená osoba, přičemž náklady na její vykonání hradí žadatel o vydání výše uvedeného osvědčení. Právní úprava pověření této osoby je obsažena v § 54h návrhu zákona. Dodatečná zkouška je zaměřena na meteorologii, provádění letů bezpilotních systémů a technická a provozní opatření ke zmírnění rizik na zemi. Zkouška se skládá formou testu obsahujícího 30 otázek. Nařízení (EU) 2019/947 stanoví, že k jejímu úspěšnému složení je třeba dosáhnout alespoň 75 % celkového počtu bodového ohodnocení. Zkouška se bude vyhodnocovat automatizovaně.

O vydání osvědčení bude Úřad rozhodovat v řízení na žádost, v níž žadatel vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu uvede, zda požaduje vydání osvědčení v listinné, nebo elektronické podobě. Pro případ požadavku na vydání osvědčení v elektronické podobě žadatel zároveň uvede (nemá-li zpřístupněnou datovou schránku) elektronickou adresu, na niž je požaduje zaslat. V takovém případě bude osvědčení Úřadem odesláno na uvedenou elektronickou adresu. Návrh zákona v této souvislosti zakotvuje okamžik nabytí právní moci a účinků rozhodnutí o vydání osvědčení, a to v návaznosti na ustanovení § 151 odstavce 3, podle něhož, vydává-li se doklad namísto písemného vyhotovení rozhodnutí, nabývá toto rozhodnutí právní moci a právních účinků dnem převzetí dokladu účastníkem. S ohledem na nově navrhovanou speciální právní úpravu doručování osvědčení (dokladu osvědčujícího způsobilost k řízení bezpilotního systému), jež bude na žádost žadatele uskutečňována prostřednictvím jím uvedené elektronické adresy, stanoví se, že dnem odeslání osvědčení v elektronické podobě na elektronickou adresu nabývá rozhodnutí o jeho vydání právní moci a právních účinků.

Odstavec 6 upravuje povinnost držitele výše uvedeného osvědčení oznámit změnu údaje, který je uveden v tomto osvědčení (typicky příjmení), Úřadu, a to ve lhůtě 15 dnů ode dne, kdy k této změně došlo. Změna musí být též doložena příslušnými doklady. V návaznosti na učiněné oznámení vydá Úřad nové osvědčení, přičemž doba platnosti nového osvědčení bude odpovídat době platnosti osvědčení původního. Úprava změny údajů obsažených v osvědčení vyplývá z článku 18 písm. c) nařízení (EU) 2019/947. Odstavec 7 upravuje rozhodnutí o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A2 otevřené kategorie provozu. Nařízení (EU) 2019/947 v příloze předpokládá, že dálkově řídicí piloti musí mít „odpovídající způsobilost“ pro zamýšlený provoz bezpilotních systémů. Toto rozhodnutí vydá Úřad, v případě, že držitel výše uvedeného osvědčení závažným způsobem porušil povinnost dálkově řídicího pilota stanovenou nařízením (EU) 2019/947. Prostor pro správní uvážení při rozhodování o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému (pokud jde o slovní spojení „závažným způsobem porušil povinnost stanovenou předmětným nařízením“) není nepřiměřeně široký. Správní orgán (Úřad) bude posuzovat závažné porušení povinností dálkově řídicího pilota, které jsou jednoznačně a taxativně vymezeny nařízením (EU) 2019/947, přičemž okruh těchto povinností není nikterak rozsáhlý. Konkrétně jde o povinnosti stanovené v části (kapitole) UAS.OPEN.060 přílohy uvedeného nařízení. Důsledkem rozhodnutí o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému je pozbytí platnosti osvědčení. Návrh zákona stanoví pro případ, kdy osvědčení bylo vydáno v listinné

podobě, povinnost osoby, o jejíž nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, odevzdat takové osvědčení Úřadu do 15 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí. Osoba, o jejíž nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, může podat žádost o vydání nového osvědčení nejdříve po uplynutí 6 měsíců ode dne právní moci tohoto rozhodnutí. Nemožnost podat žádost o vydání nového osvědčení po stanovenou dobu v případě, kdy bylo rozhodnuto o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému v této podkategorii otevřené kategorie provozu, se vztahuje pouze k této podkategorii otevřené kategorie provozu. V tomto kontextu návrh zákona nepočítá s ukládáním správního trestu spočívajícího v zákazu činnosti.

V případě, kdy bylo rozhodnuto o nezpůsobilosti osoby k řízení bezpilotního systému, bude muset tato osoba (nejdříve po uplynutí stanovené doby od právní moci takového rozhodnutí), bude-li chtít řídit bezpilotní systém, opětovně složit příslušnou zkoušku. Podle příslušné unijní úpravy je totiž předpokladem pro to, aby osoba mohla řídit bezpilotní systém, skutečnost, že je odborně způsobilá.

## **K § 54g**

Ustanovení § 54g odst. 1 až 4 návrhu zákona v návaznosti na bod UAS.STS-01.020 odst. 1 písm. e) a odst. 2 a UAS.STS-02.020 odst. 7 a 9 dodatku 1 přílohy nařízení (EU) 2019/947 upravuje vydání osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu. Standardním scénářem je druh provozu bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu definovaný v dodatku 1 přílohy nařízení (EU) 2019/947, pro nějž byl určen přesný seznam opatření ke zmírnění rizik, takže se příslušný úřad může spokojit s prohlášeními provozovatelů bezpilotních systémů (místo oprávnění k provozu bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu), že při provádění tohoto druhu provozu budou tato zmírňující opatření uplatňovat.

Získání osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu je jednou ze dvou podmínek, které musí dálkově řídicí pilot za účelem řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu splnit. Druhou podmínkou je následně úspěšné absolvování výcviku praktických dovedností. S ohledem na to, že výcvik praktických dovedností je detailně upraven v nařízení (EU) 2019/947, není, až na otázku odejmutí pověření k jeho provádění (viz § 54j), předmětem vnitrostátní právní úpravy.

Osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu bude vydávat Úřad, a to na žádost osoby, která doloží, že složila (ne více než 3 měsíce před podáním žádosti) dodatečnou zkoušku z teoretických znalostí.

Dodatečnou zkoušku lze vykonat u Úřadu nebo u jím pověřené osoby, přičemž předpokladem pro připuštění ke zkoušce je kromě prokázání totožnosti též předložení osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu.

Zkouška se skládá z témat vymezených podle druhu standardního scénáře v doplňku A dodatku 1 přílohy nařízení (EU) 2019/947 (jedná se o předpisy týkající se letectví, omezení lidské výkonnosti, provozní postupy, obecné znalosti o bezpilotních systémech, meteorologii, provádění letů bezpilotním letadlem a technická a provozní opatření ke zmírnění rizik ve vzduchu). Zkouška se skládá formou testu obsahujícího 40 otázek (nebo 30 otázek, v případě osob, které jsou držitelem osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A2 otevřené kategorie provozu). Zkouška se bude vyhodnocovat automatizovaně. Náklady na vykonání dodatečné zkoušky hradí žadatel.

V žádosti o vydání osvědčení žadatel vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu uvede, zda požaduje vydání osvědčení v listinné, nebo elektronické podobě. Pro případ požadavku na vydání osvědčení v elektronické podobě žadatel zároveň uvede (nemá-li zpřístupněnou datovou schránku) elektronickou adresu, na niž je požaduje zaslat. V takovém případě bude osvědčení Úřadem odesláno na uvedenou elektronickou adresu. Návrh zákona v této souvislosti zakotvuje okamžik nabytí právní moci a účinků rozhodnutí o vydání osvědčení, a to v návaznosti na ustanovení § 151 odstavce 3, podle něhož, vydává-li se doklad namísto písemného vyhotovení rozhodnutí, nabývá toto rozhodnutí právní moci a právních účinků dnem převzetí dokladu účastníkem. S ohledem na nově navrhovanou speciální právní úpravu doručování osvědčení (dokladu osvědčujícího způsobilost k řízení bezpilotního systému), jež bude na žádost žadatele uskutečňována prostřednictvím jím uvedené elektronické adresy, stanoví se, že dnem odeslání osvědčení v elektronické podobě na elektronickou adresu nabývá rozhodnutí o jeho vydání právní moci a právních účinků.

Odstavec 6 upravuje povinnost držitele výše uvedeného osvědčení oznámit změnu údaje, který je uveden v tomto osvědčení (typicky příjmení), Úřadu, a to ve lhůtě 15 dnů ode dne, kdy k této změně došlo. Změna musí být též doložena příslušnými doklady. V návaznosti na učiněné oznámení vydá Úřad nové osvědčení, přičemž doba platnosti nového osvědčení bude odpovídat době platnosti osvědčení původního.

Odstavec 7 upravuje rozhodnutí o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu. Nařízení (EU) 2019/947 v příloze předpokládá, že dálkově řídicí piloti musí mít „odpovídající způsobilost“ pro zamýšlený provoz bezpilotních systémů. Toto rozhodnutí vydá Úřad v případě, že držitel výše uvedeného osvědčení závažným způsobem porušil povinnost dálkově řídicího pilota stanovenou nařízením (EU) 2019/947. Prostor pro správní uvážení při rozhodování o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému (pokud jde o slovní spojení „závažným způsobem porušil povinnost stanovenou předmětným nařízením“) není nepřiměřeně široký. Správní orgán (Úřad) bude posuzovat závažné porušení povinností dálkově řídicího pilota, které jsou jednoznačně a taxativně vymezeny nařízením (EU) 2019/947, přičemž okruh těchto povinností není nikterak rozsáhlý. Konkrétně jde o povinnosti stanovené v části (kapitole) UAS.SPEC.060, UAS.STS-01.040 a UAS.STS-02.040 přílohy uvedeného nařízení. Důsledkem rozhodnutí o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému je pozbytí platnosti osvědčení. Návrh zákona stanoví pro případ, kdy osvědčení bylo vydáno v listinné podobě, povinnost osoby, o jejíž nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, odevzdat takové osvědčení Úřadu do 15 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí. Osoba, o jejíž nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, může podat žádost o vydání nového osvědčení nejdříve po uplynutí 6 měsíců ode dne právní moci tohoto rozhodnutí. Nemožnost podat žádost o vydání nového osvědčení po stanovenou dobu v případě, kdy bylo rozhodnuto o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému v této kategorii provozu, se vztahuje pouze k této kategorii provozu. V tomto kontextu návrh zákona nepočítá s ukládáním správního trestu spočívajícího v zákazu činnosti.

V případě, kdy bylo rozhodnuto o nezpůsobilosti osoby k řízení bezpilotního systému, bude muset tato osoba (nejdříve po uplynutí stanovené doby od právní moci takového rozhodnutí), bude-li chtít řídit bezpilotní systém, opětovně složit příslušnou zkoušku. Podle příslušné unijní úpravy je totiž předpokladem pro to, aby osoba mohla řídit bezpilotní systém, skutečnost, že je odborně způsobilá.

## **K § 54h**

Odstavec 1 upravuje podmínky, při jejichž splnění může být určitá fyzická nebo právnická osoba Úřadem pověřena prováděním

- výuky a zkoušky v otevřené kategorii provozu u varianty, kdy výuka a zkouška bude probíhat v určeném místě pomocí výpočetní techniky,
- dodatečné zkoušky nezbytné pro vydání osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A2 otevřené kategorie provozu a
- dodatečné zkoušky nezbytné pro vydání osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu.

Těmito podmínkami jsou jednak právo k užívání nebytových prostor a vybavení nezbytných pro provádění těchto činností a dále prokázání, že bude zajištěn dohled nad prováděním těchto činností. V pověření Úřad stanoví podmínky pro zajištění řádného provádění těchto činností.

Odstavec 2 poté vymezuje situace, kdy Úřad udělené pověření odejme. V první řadě tak učiní, pokud o to pověřená osoba požádá. Dalším důvodem je skutečnost, že pověřená osoba přestala splňovat některou z podmínek pro pověření (viz předchozí odstavec). Posledním důvodem je závažné porušení povinnosti stanovené zákonem o civilním letectví (viz § 54e odst. 1, § 54f odst. 4, § 54g odst. 4) nebo podmínku stanovenou v pověření (viz předchozí odstavec tohoto ustanovení).

## **K § 54i**

Nařízení (EU) 2019/947 stanoví, že osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 nebo A2 otevřené kategorie provozu nebo osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu jsou platná 5 let. Pro jejich prodloužení předvídá nařízení (EU) 2019/947 dvě možnosti. První z nich je splnění stejných podmínek, jaké jsou stanoveny pro jejich prvotní získání. Druhou z nich, kterou však lze využít pouze, pokud platnost příslušného osvědčení doposud neskončila, je absolvování školení k udržení teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotního systému pro příslušnou podkategorii otevřené kategorie provozu nebo v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu. Ustanovení § 54i návrhu zákona provádí druhou z výše uvedených možností, neboť v prvním případě bude postupováno jako při prvním vydání výše uvedených osvědčení.

Toto školení je v případě podkategorií A1 a A3 otevřené kategorie provozu zaměřeno na témata letecké bezpečnosti, omezení vzdušného prostoru, předpisů týkajících se letectví, omezení lidské výkonnosti, provozní postupy, obecných znalostí o bezpilotních systémech, ochrany soukromí a ochrany údajů, pojištění a ochrany před protiprávními činy, v případě podkategorie A2 otevřené kategorie provozu pak na témata meteorologie, provádění letů bezpilotních systémů a technických a provozních opatření ke zmírnění rizik na zemi. U řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu se jedná o témata letecké bezpečnosti, omezení vzdušného prostoru, předpisů v oblasti civilního letectví, omezení lidské výkonnosti, provozních postupů, technických a provozních opatření ke zmírnění rizik na zemi, obecných znalostí o bezpilotních systémech, ochrany soukromí a údajů, pojištění, ochrany před protiprávními činy, meteorologie, provádění letů bezpilotních systémů a technických a provozních opatření ke zmírnění rizik ve vzduchu.

Délka školení k udržení teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotního systému pro příslušnou podkategorii otevřené kategorie provozu nebo v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu bude blíže upravena prováděcí vyhláškou (viz § 54i odst. 9 návrhu zákona).

V žádosti o vydání osvědčení žadatel vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu uvede, zda požaduje vydání osvědčení v listinné, nebo elektronické podobě. Pro případ požadavku na vydání osvědčení v elektronické podobě žadatel zároveň uvede (nemá-li zpřístupněnou datovou schránku) elektronickou adresu, na niž je požaduje zaslat. V takovém případě bude osvědčení Úřadem odesláno na uvedenou elektronickou adresu. Návrh zákona v této souvislosti zakotvuje okamžik nabytí právní moci a účinků rozhodnutí o vydání osvědčení, a to v návaznosti na ustanovení § 151 odstavce 3, podle něhož, vydává-li se doklad namísto písemného vyhotovení rozhodnutí, nabývá toto rozhodnutí právní moci a právních účinků dnem převzetí dokladu účastníkem. S ohledem na nově navrhovanou speciální právní úpravu doručování osvědčení (dokladu osvědčujícího způsobilost k řízení bezpilotního systému), jež bude na žádost žadatele uskutečňována prostřednictvím jím uvedené elektronické adresy, stanoví se, že dnem odeslání osvědčení v elektronické podobě na elektronickou adresu nabývá rozhodnutí o jeho vydání právní moci a právních účinků.

Školení k udržení teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotního systému pro příslušnou podkategorii otevřené kategorie provozu nebo v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu lze absolvovat u Úřadu nebo jím pověřené osoby (viz níže). U tohoto školení se předpokládá, že nebude probíhat na počítači, ale prezenčně, a to na témata uvedená výše, která jsou v případě pověřené osoby promítnuta do výukového plánu předkládaného pro účely jejího pověření. Formou prezenčního školení budou tedy účastníci školení seznámeni s nezbytnými znalostmi pro řízení bezpilotního systému v příslušné podkategorii otevřené kategorie provozu nebo v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu. Náklady na absolvování školení hradí jeho účastník. Po absolvování školení pověřená osoba zašle elektronicky potvrzení o absolvování tohoto školení Úřadu. Následně je též třeba podat Úřadu žádost o vydání nového osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 nebo A2 otevřené kategorie provozu nebo osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu. Jedinou podmínkou pro vydání nového osvědčení je absolvování výše uvedeného školení.

Odstavec 4 stanoví podmínky, které musí splnit osoba, aby mohla být pověřená prováděním tohoto školení. Těmito podmínkami jsou jednak odborná způsobilost k provádění výše uvedeného školení a dále též zpracovaný výukový plán zajišťující provádění školení v rozsahu výše uvedených témat.

Odborná způsobilost je vymezena v odstavci 5 navrženého ustanovení, podle kterého je třeba kromě středního vzdělání s maturitní zkouškou a praxe v řízení bezpilotních systémů v délce nejméně 3 let, též složit zkoušku před komisí jmenovanou generálním ředitelem Úřadu. Tato zkouška (její obsah, forma a průběh) bude blíže upravena prováděcí vyhláškou (viz § 54i odst. 9 návrhu zákona). Zatímco u pověření dle § 54d není nezbytné, aby pověřená osoba byla odborně způsobilá, protože materiály pro výuku i zkoušky dle těchto ustanovení bude zpracovávat Úřad (pověřená osoba bude muset pouze zajistit průběh školení a zkoušky), u školení podle § 54i bude pověřená osoba (nebo její zaměstnanec) osobám účastnícím se tohoto školení předávat znalosti a zkušenosti, proto je požadavek na odbornou způsobilost nezbytný.

Odstavec 8 poté vymezuje situace, kdy Úřad udělené pověření odejme. V první řadě tak učiní, pokud o to pověřená osoba požádá. Dalším důvodem je skutečnost, že pověřená osoba přestala splňovat některou z podmínek pro pověření (viz § 54i odst. 4). Posledním důvodem je závažné porušení povinnosti stanovené zákonem o civilním letectví (viz § 54i odst. 7) nebo podmínky stanovené v pověření (viz § 54i odst. 6).

## **K § 54j**

Z unijní právní úpravy vyplývá, že pro účely řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu musí dálkově řídící pilot jednak být držitelem osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu a dále úspěšně absolvovat výcvik praktických dovedností. Výcvik praktických dovedností je detailně upraven v nařízení (EU) 2019/947, kde jsou upraveny oblasti výcviku podle druhu standardního scénáře, jeho vyhodnocení, požadavky na osoby, které mohou tento výcvik poskytovat, a jejich povinnosti. U výcviku praktických dovedností byla tedy identifikována nutnost provést pouze odejmutí pověření k provádění praktického výcviku, které není v nařízení (EU) 2019/947 upraveno, v ostatním bude postupováno dle nařízení (EU) 2019/947. V návaznosti na výše uvedené tedy § 54j upravuje pouze odejmutí uvedeného pověření. Důvody odejmutí pověření jsou formulovány obdobně jako u § 54h nebo 54i návrhu. V první řadě tak Úřad učiní, pokud o to pověřená osoba požádá. Dalším důvodem je skutečnost, že pověřená osoba přestala splňovat některou z podmínek pro pověření stanovenou nařízením (EU) 2019/947 (viz dodatek 3 přílohy). Posledním důvodem je pak závažné porušení povinnosti stanovené nařízením (EU) 2019/947 (viz dodatek 3 přílohy).

#### **K § 54k**

Ustanovení § 54k odst. 1 návrhu zákona v návaznosti na body UAS.SPEC.050 odst. 1 písm. d) a UAS.LUC.020 odst. 1 přílohy nařízení (EU) 2019/947 upravuje vydání potvrzení k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu, které je třeba k tomu, aby dálkově řídící pilot mohl řídit bezpilotní systém ve specifické kategorii provozu. Navrhovaná právní úprava vychází ze skutečnosti, že dálkově řídící piloti mají mít „odpovídající způsobilost“ podle unijní úpravy pro zamýšlený provoz bezpilotních systémů a mají mít při řízení bezpilotního systému u sebe doklad tuto způsobilosti osvědčující, avšak jejich proškolení má zajistit provozovatel bezpilotního systému.

Předmětné ustanovení nicméně neplatí pro všechny dálkově řídící piloty ve specifické kategorii provozu. S ohledem na to, že pro řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu a řízení bezpilotního systému členem spolku podle § 54o jsou stanoveny zvláštní požadavky, nevztahuje se úprava § 54k na dálkově řídící piloty řídící bezpilotní systém v souladu se standardním scénářem nebo v rámci spolku. Navržená právní úprava tedy dopadne na řízení bezpilotního systému pro provozovatele, který je držitelem oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo lehkých bezpilotních systémů.

S ohledem na to, že provoz bezpilotních systémů na základě výše uvedeného oprávnění se může značně různit, budou i požadavky, které musí dálkově řídící piloti splnit, konkretizovány v dokladu osvědčujícím oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů. Vzhledem k této skutečnosti je povinností provozovatele bezpilotního systému, aby zajistil způsobilost dálkově řídících pilotů. Návrh zákona v této souvislosti stanoví, jaké podmínky musí být splněny, aby mohl provozovatel bezpilotního systému, který je držitelem oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo lehkých bezpilotních systémů, vydat potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu. Dálkově řídící pilot musí být jednak držitelem platného osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu, dále absolvovat školení k získání teoretických znalostí a praktických dovedností potřebných k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu a musí být s provozovatelem, jenž potvrzení vydává, ve smluvním vztahu, jehož předmětem je řízení bezpilotního systému pro tohoto provozovatele.

Rozsah a způsob školení je stanoven v dokladu osvědčujícím oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo v osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů, přičemž témata, která musí školení zahrnovat, budou stanovena prováděcí vyhláškou (viz § 54k odst. 10 návrhu zákona). Obsahově se bude vycházet v první řadě z požadavků na schopnosti uvedené v demonstračním výčtu obsaženém v článku 8 odstavce 2 nařízení (EU) 2019/947. Jde

o schopnost a) uplatňovat provozní postupy (běžné, mimořádné a nouzové postupy, plánování letů, předletové a poletové kontroly), b) ovládat leteckou komunikaci, c) ovládat dráhu letu bezpilotního letadla a automatizaci, d) vést tým, pracovat v týmu a řídit sebe sama, e) řešit problémy a rozhodovat, f) udržovat situační povědomí, g) zvládat pracovní zatížení a koordinovat nebo případně předat řízení. Další okruhy relevantních znalostí plynou z podkladů Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA), jež mají povahu doporučení, přičemž jde zejména o letovou bezpečnost, letecké předpisy, navigaci, limity lidské výkonnosti, plánování operací, obecnou znalost bezpilotních systémů a plánování pro nouzové situace. Nadále přitom zůstává zachován princip plynoucí i z práva Evropské unie, že ve specifické kategorii provozu je, oproti např. otevřené kategorii provozu, větší prostor pro individuální posouzení a správním uvážení příslušného úřadu zohledňující všechny okolnosti daného případu. To platí právě i zde pro stanovení rozsahu školení a požadovaných kompetencí dálkově řídících pilotů.

Zmíněné školení zajišťuje provozovatel bezpilotního systému, který je držitelem oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo lehkých bezpilotních systémů, přičemž povinnost zajistit školení nutně neznamená, že bude provozovatel bezpilotního systému sám dálkově řídící piloty školit, předpokládá se spíše, že si na školení dálkově řídících pilotů někoho smluvně zajistí.

Vzhledem k tomu, že unijní právo předpokládá, že školení je prováděno ve spolupráci s příslušným úřadem určeným subjektem (viz bod UAS.SPEC.050 odst. 1 písm. d) pododstavec iii) přílohy nařízení (EU) 2019/947), navrhuje se stanovit, že provádění školení provozovatel bezpilotního systému zajistí ve spolupráci s osobou pověřenou Úřadem, a to na základě smlouvy, kterou provozovatel bezpilotního systému s takto pověřenou osobou uzavře. V návaznosti na zde uvedené stanoví návrh zákona v § 54k odst. 3 podmínku pro toto pověření, kterou bude odborná způsobilost osoby, která bude spoluprací s provozovatelem bezpilotního systému při provádění školení uskutečňovat. Odborná způsobilost k uskutečňování uvedené spolupráce bude naplněna osobou, která je buď sama odborně způsobilá k provádění výše uvedeného školení, nebo která je schopna zajistit jeho provádění prostřednictvím svého odborně způsobilého zaměstnance. Při splnění této podmínky Úřad pověření udělí. Odborně způsobilým je ten, kdo kromě středního vzdělání s maturitní zkouškou a praxe v řízení bezpilotních systémů v délce nejméně 3 let, složil zkoušku před komisí jmenovanou generálním ředitelem Úřadu. Tato zkouška (její obsah, forma a průběh) bude blíže upravena prováděcí vyhláškou (viz § 54k odst. 10 návrhu zákona). Zatímco u pověření dle § 54h není nezbytné, aby pověřená osoba byla odborně způsobilá, protože materiály pro výuku i zkoušky dle těchto ustanovení bude zpracovávat Úřad (pověřená osoba bude muset zajistit „pouze“ samotný průběh školení a zkoušky), u školení podle § 54k bude cílem spolupráce pověřené osoby (nebo jejího zaměstnance) s provozovatelem bezpilotního systému to, aby toto školení odpovídalo požadavkům vyplývajícím z dokladu osvědčujícího oprávnění k provozu bezpilotních systémů nebo v osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů. Z tohoto důvodu je požadavek na odbornou způsobilost nezbytný. Podmínky pro zajištění řádného uskutečňování spolupráce budou Úřadem stanoveny v pověření této osoby. Za účelem uskutečňování spolupráce bude pověřená osoba uzavírat s provozovatelem bezpilotního systému smlouvu, v níž budou dohodnuty detaily školení (např. termín školení, cena).

Odstavec 4 stanoví, že uskutečňovat spolupráci s provozovatelem bezpilotního systému při provádění školení nesmí ten, jehož poměr k provozovateli bezpilotního systému nebo jím vykonávané činnosti anebo k dálkově řídícímu pilotu ohrožuje její řádné uskutečňování. Cílem této úpravy je zamezit uskutečňování uvedené spolupráce osobám, které jsou ve střetu zájmů. Porušení této povinnosti povede k odnětí pověření ze strany Úřadu.

Odstavec 5 poté vymezuje situace, kdy Úřad udělené pověření odejme. V první řadě tak učiní, pokud o to pověřená osoba požádá. Dalším důvodem je závažné porušení povinnosti stanovené zákonem (takovou povinností je i uskutečňování spolupráce s provozovatelem

bezpilotního systému osobou, která je ve střetu zájmů ve smyslu § 54k odst. 4 věty druhé návrhu zákona) nebo podmínky stanovené v pověření (viz § 54k odst. 4 věta první), neboť vzhledem k tomu, že potvrzení k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu bude vydáváno provozovatelem bezpilotního systému, je správní dohled nad dodržováním zákonných povinností a podmínek stanovených v pověření nezbytný.

Odstavec 6 upravuje rozhodnutí o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu. Nařízení (EU) 2019/947 v příloze předpokládá, že dálkově řídicí piloti musí mít „odpovídající způsobilost“ pro zamýšlený provoz bezpilotních systémů. Toto rozhodnutí vydá Úřad v případě, že držitel potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu závažným způsobem porušil povinnost dálkově řídicího pilota stanovenou nařízením (EU) 2019/947. Prostor pro správní uvážení při rozhodování o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému (pokud jde o slovní spojení „závažným způsobem porušil povinnost stanovenou předmětným nařízením“) není nepřiměřeně široký. Správní orgán (Úřad) bude posuzovat závažné porušení povinností dálkově řídicího pilota, které jsou jednoznačně a taxativně vymezeny nařízením (EU) 2019/947, přičemž okruh těchto povinností není nikterak rozsáhlý. Konkrétně jde o povinnosti stanovené v části (kapitole) UAS.SPEC.060 přílohy uvedeného nařízení. Držitel potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu je povinen toto potvrzení bez zbytečného odkladu po tomto rozhodnutí provozovateli bezpilotního systému vrátit. Současně návrh zákona zakazuje, aby této osobě vydal provozovatel bezpilotního systému nové potvrzení dříve než po uplynutí 6 měsíců ode dne právní moci tohoto rozhodnutí. Nemožnost podat žádost o vydání nového osvědčení po stanovenou dobu v případě, kdy bylo rozhodnuto o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému v této kategorii provozu, se vztahuje pouze k této kategorii provozu. V tomto kontextu návrh zákona nepočítá s ukládáním správního trestu spočívajícího v zákazu činnosti. Aby nedocházelo k obcházení výše uvedeného institutu tím, že osoba, o jejíž nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, přejde k jinému provozovateli bezpilotního systému, který nebude o její nezpůsobilosti vědět a vydá jí nové potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu před uplynutím lhůty 6 měsíců, obsahuje návrh zákona povinnost Úřadu sdělit tomuto provozovateli rozhodnutí o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému a zároveň vyzvat dotčenou osobu k vrácení potvrzení. Zároveň se stanoví, že v řízení o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu vedeném v případě, porušil-li držitel potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v této kategorii závažným způsobem povinnost stanovenou nařízením (EU) 2019/947, je účastníkem řízení rovněž provozovatel bezpilotního systému, který potvrzení vydal. Vzhledem k úpravě, podle níž osobě, o jejíž nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému bylo rozhodnuto, může provozovatel bezpilotního systému vydat nové potvrzení nejdříve po uplynutí 6 měsíců ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, je totiž nezbytné, aby se i tento provozovatel bezpilotního systému o tomto rozhodnutí dozvěděl. Účastenství tohoto provozovatele bezpilotního systému, které poskytuje široká procesní práva v daném řízení, je dále odůvodněno jeho užším vztahem k dálkově řídicímu pilotu, jemuž vydal potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému.

Odstavec 7 upravuje případy, kdy je držitel potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu povinen toto potvrzení vrátit. Kromě rozhodnutí o nezpůsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu je to za situace, kdy přestal být držitelem platného osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu, nebo pokud zanikl jeho smluvní vztah s provozovatelem bezpilotního systému, jehož předmětem bylo řízení bezpilotního systému pro tohoto provozovatele. Dalším důvodem bude, byl-li držitel potvrzení vyzván k jeho vrácení dle odstavce 6.



Úpravou zakotvenou v odstavci 8 dochází k podchycení případů, kdy skutečnost obecně vedoucí k povinnosti držitele potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému toto potvrzení vrátit provozovateli, nastane přímo u samotného provozovatele, který si potvrzení (sám sobě) vydal. Pro takový případ se stanoví, že takový držitel potvrzení nesmí do doby opětovného vydání osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu nebo do doby vydání nového potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu řídit bezpilotní systém ve specifické kategorii provozu. To samozřejmě nebude platit, půjde-li o řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem nebo řízení bezpilotního systému členem spolku. Na porušení této povinnosti je navázána příslušná skutková podstata přestupku (viz § 92c odst. 1 písm. a) bod 1 návrhu zákona).

Vzhledem k tomu, že pro účely kontroly je třeba, aby Úřad měl přehled o vydaných potvrzeních o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu, jakož i o tom, že nastal důvod pro vrácení vydaného potvrzení, upravuje odstavec 9 jednak povinnost provozovatele bezpilotního systému zaslat kopii každého jím vydaného potvrzení Úřadu, jakož i povinnost sdělit Úřadu, že nastal důvod pro vrácení vydaného potvrzení.

Odstavec 10 pak obsahuje potřebné zákonné zmocnění pro vydání prováděcího právního předpisu, který stanoví vzor potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu, témata, která musí zahrnovat školení k získání teoretických znalostí a praktických dovedností potřebných k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu, a obsah, formu a průběh zkoušky, již se prokazuje odborná způsobilost k uskutečňování spolupráce s provozovatelem bezpilotního systému při provádění školení.

## **K § 541**

Předmětným ustanovením se navrhuje zřídit registr dálkově řídicích pilotů, který bude informačním systémem veřejné správy. Zřízení registru reaguje na nezbytnost mít za účelem kontroly plnění povinností vyplývajících z právní úpravy řízení bezpilotních systémů informace o tom, zda daná osoba má vydaný doklad osvědčující její způsobilost k řízení bezpilotního systému, pro jakou kategorii (případně podkategorii) provozu je tento doklad vydaný a jeho platnost. Správcem registru dálkově řídicích pilotů bude Úřad. V této souvislosti je na zákonné úrovni obecně stanoveno, jaké údaje budou v registru dálkově řídicích pilotů vedeny. Jedná se o jednak o identifikační a kontaktní údaje (jméno, případně jména, a příjmení, datum narození, adresa pobytu) a údaje o způsobilosti k řízení bezpilotního systému (které budou blíže konkretizovány v prováděcí vyhlášce).

Odstavec 2 upravuje, komu Úřad poskytne údaje z tohoto registru a jakým způsobem. Způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup budou údaje zpřístupňovány Ministerstvu dopravy, Ministerstvu obrany (tento resort byl do výčtu doplněn k jeho požadavku vznesenému v rámci projednání návrhu zákona v meziresortním připomínkovém řízení) a Policii České republiky. Výše uvedení potřebují údaje z registru za účelem výkonu státního dozoru nebo kontroly. Ministerstvo obrany bude údaje čerpané z registru využívat k ochraně a obraně vojenských objektů a nevojenských objektů důležitých pro obranu státu určených vládou. Druhý způsob představuje poskytnutí údajů o dálkově řídicích pilotech standardním způsobem na žádost osoby, která prokáže právní zájem na jejich poskytnutí.

Odstavec 3 stanoví dobu uchovávání údajů v registru dálkově řídicích pilotů. Tato byla s ohledem na případné vedení správních řízení stanovena tak, že tyto údaje budou uchovávány po dobu platnosti dokladu osvědčujícího způsobilost k řízení bezpilotního systému a dále 5 let po jejím uplynutí.

Odstavec 4 zakotvuje nezbytné zmocňovací ustanovení pro vydání prováděcího právního předpisu, který blíže rozvede údaje vedené v registru dálkově řídicích pilotů vztahující se k jejich způsobilosti k řízení bezpilotního systému.

#### **K § 54m**

Aby bylo možné kontrolovat plnění povinností vztahujících se k řízení a provozování bezpilotních systémů, bylo vyhodnoceno jako nezbytné začlenit do návrhu zákona oprávnění Policie České republiky a Úřadu vyzvat dálkově řídicího pilota k prokázání jeho totožnosti, předložení dokladu osvědčujícího jeho způsobilost k řízení bezpilotního systému, podrobení se orientačnímu vyšetření nebo odbornému lékařskému vyšetření podle zákona č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, ve znění pozdějších předpisů, nebo k přerušení letu bezpilotního letadla. Výzva k přerušení letu bezpilotního letadla může být učiněna rovněž za účelem ukončení ohrožení bezpečnosti létání. Současně je v návrhu zákona stanovena povinnost dálkově řídicího pilota této výzvě vyhovět.

#### **K § 54n**

Nařízení (EU) 2019/947 stanoví, že při provozování bezpilotních letadel ve vodorovné vzdálenosti do 50 metrů od umělé překážky vyšší než 105 metrů může být na žádost subjektu odpovědného za tuto překážku maximální výška provozu bezpilotních systémů zvýšena až na 15 metrů nad výškou překážky. V návaznosti na výše uvedenou unijní právní úpravu navržené ustanovení upravuje, kdo je kompetentní ke zvýšení maximální výšky provozu bezpilotních systémů (Úřad), za jakých podmínek bude tato výjimka povolena (nebude-li udělením výjimky ohrožena bezpečnost létání a prokáže-li žadatel oprávněný zájem na jejím udělení), jakož i lhůtu pro vydání rozhodnutí Úřadu (5 pracovních dnů). Předmětná výjimka se týká otevřené kategorie provozu a provozu ve specifické kategorii v souladu se standardním scénářem. Příkladem využitelnosti této úpravy je revize komínů.

### **Díl 3 Spolky**

Modely letadel jsou dle unijní právní úpravy považovány za bezpilotní systémy. Ve všech členských státech Evropské unie existují kluby a sdružení leteckých modelářů, které dbají na bezpečnost provozu modelů letadel v těchto klubech a sdruženích. V návaznosti na dobré zkušenosti členských států Evropské unie s činností klubů a sdružení leteckých modelářů byla na unijní úrovni zavedena možnost členských států Evropské unie zavést speciální oprávnění pro tyto kluby a sdružení, na základě kterého by mohly osoby, které jsou jejich členy provozovat nebo řídit bezpilotní systém. S ohledem na výše uvedené a v návaznosti na čl. 16 nařízení (EU) 2019/947 je v § 54o až 54q návrhu zákona upravena činnost klubů a sdružení leteckých modelářů a provozování a řízení bezpilotních systémů v jejich rámci.

Dle čl. 2 odst. 10 nařízení (EU) 2019/947 je klubem nebo sdružením leteckých modelářů organizace zřízená podle zákona v členském státě za účelem provozování rekreačních letů, leteckých přehlídek, sportovních aktivit nebo soutěžních aktivit s použitím bezpilotních systémů. Navržená právní úprava užívá nicméně namísto pojmu „klub nebo sdružení leteckých modelářů“ pojem „spolek“, neboť se bude jednat o spolek dle § 214 a násl. občanského zákoníku. Předpokládá se totiž, že uvedené uskupení bude vždy tvořeno alespoň třemi osobami vedenými společným zájmem, jež budou naplňovat prostřednictvím tohoto samosprávného a dobrovolného svazku členů. Navržená právní úprava přitom umožňuje v souladu s občanským zákoníkem, aby jejím adresátem byl svaz tvořící více spolků.

#### **K § 54o až 54q**

Ustanovení § 54o upravuje výchozí bod právní úpravy spolků, neboť vymezuje

– oprávnění spolku, a to tak, že stanoví, že oprávnění spolku lze vydat pouze pro účely provádění rekreačních, sportovních nebo soutěžních letů anebo veřejných leteckých vystoupení bezpilotními systémy (jiný než zde uvedený, tedy například komerční, provoz bezpilotního systému nelze na základě oprávnění spolku realizovat), a

– osoby, které mohou na základě oprávnění spolku bezpilotní systémy provozovat nebo řídit (jedná se výlučně o členy spolku).

Z výše uvedeného tedy musí Úřad vycházet při udělování oprávnění spolku. Oprávnění spolku představuje zvláštní titul k provozování bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu. Rozhodnutí o udělení oprávnění spolku stanoví podmínky, které musí být při provozování nebo řízení bezpilotních systémů na základě tohoto oprávnění dodrženy. Mezi tyto podmínky bude patřit např. stanovení požadavků na způsobilost dálkově řídicích pilotů nebo stanovení minimálního věku dálkově řídicích pilotů. Podmínky, které budou v rozhodnutí o udělení oprávnění stanoveny, následně spolek promítne do svých pravidel, která zavazují jeho členy. Toto rozhodnutí spolu s pravidly spolku jsou tedy jedny z nejdůležitějších dokumentů týkajících se provozování a řízení bezpilotních systémů v rámci spolku.

Z čl. 16 odst. 3 nařízení (EU) 2019/947 výslovně vyplývá, že oprávnění spolku je omezeno na území členského státu Evropské unie, ve kterém bylo vydáno, tedy v případě České republiky na její území.

Členové spolku, kteří splní požadavky spolku, budou moci v rámci spolku

– řídit bezpilotní systém vymezený v oprávnění spolku na základě průkazu člena spolku řídicího bezpilotní systém (půjde o doklad osvědčující způsobilost k řízení bezpilotního systému) nebo

– provozovat bezpilotní systém vymezený v oprávnění spolku, aniž by museli být držiteli prohlášení o souladu se standardním scénářem nebo oprávnění k provozu bezpilotních systémů ve specifické kategorii provozu nebo lehkých bezpilotních systémů.

V případě jiného provozu než toho předvídaného v oprávnění spolku se na členy spolku budou vztahovat stejné požadavky jako na ostatní dálkově řídicí piloty nebo provozovatele bezpilotních systémů.

Řízení o udělení oprávnění spolku se zahájí na žádost spolku, přičemž náležitosti žádosti jsou stanoveny v § 54p odst. 2 návrhu zákona. Spolek musí v žádosti mimo jiné vymezit podmínky stanovené nařízením (EU) 2019/947, od nichž se žadatel hodlá odchýlit (to umožňuje článek 16 odst. 3 nařízení (EU) 2019/947), a podmínky, které se uplatní namísto nich. Současně je třeba k žádosti přiložit vyhodnocení provozních rizik z hledisek ochrany života, zdraví, majetku a soukromí osob, ochrany civilního letectví před protiprávními činy a ochrany životního prostředí a další doklady prokazující splnění podmínek uvedených v § 54p odst. 1 písm. d) až f) návrhu zákona. Spolek by tedy v rámci podané žádosti o udělení oprávnění spolku měl navrhnout, podle jakých pravidel bude probíhat provoz bezpilotních systémů v rámci klubu, respektive v čem se provoz v rámci klubu bude moci odklonit od standardních povinností stanovených nařízeními (EU) 2019/947 a (EU) 2019/945, a současně uvede soubor opatření, která při provozu zajistí bezpečný provoz bezpilotních systémů z hlediska ochrany života, zdraví, majetku a soukromí osob, ochrany civilního letectví před protiprávními činy a ochrany životního prostředí.

Podmínky, které musí spolek splnit, aby mu bylo oprávnění uděleno, stanoví § 54p odst. 1 návrhu zákona. Stěžejní je přitom podmínka uvedená v písmeni f). Jedná se o to, že spolek musí mít vnitřní organizační strukturu, systém řízení jakosti, systém vnitřní kontroly a pravidla, které zajišťují bezpečné provozování a řízení bezpilotních systémů. V této souvislosti musí spolek žádající o oprávnění doložit, jak bude při řízení a provozu bezpilotních systémů v rámci spolku

zajištěna ochrana života, zdraví, majetku a soukromí osob, ochrana civilního letectví před protiprávními činy a ochrana životního prostředí, plnění podmínek stanovených nařízením (EU) 2019/947, od nichž se nehodlá odchýlit, a plnění povinností, které těmto spolkům ukládá návrh zákona. Pokud se spolek hodlá odchýlit od podmínek nařízení (EU) 2019/947, musí podmínky, které v žádosti uvede místo nich, zajišťovat bezpečný provoz bezpilotních systémů z hlediska ochrany života, zdraví, majetku a soukromí osob, ochrany civilního letectví před protiprávními činy a ochrany životního prostředí. Jednou z podmínek pro udělení oprávnění spolku je skutečnost, že spolek žádající o udělení oprávnění má sídlo na území České republiky. Tento požadavek na usazení spolku v České republice je odůvodněn možností vykonávat efektivní kontrolu nad plněním povinností a výkonem činnosti oprávněných spolků a vychází rovněž z požadavku obsaženého v nařízení (EU) 2019/947, konkrétně

a) z jeho článku 2 bodu 10, podle něhož příslušná organizace musí být zřízena podle zákona v členském státě,

b) z jeho článku 16 odstavce 2 písm. a), podle něhož může být oprávnění k provozu bezpilotních systémů v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů vydáno v souladu s příslušnými vnitrostátními předpisy (nerozhodne-li se členský stát toto oprávnění vydávat v souladu se zavedenými postupy, organizační strukturou a systémem řízení klubu nebo sdružení leteckých modelářů, kdy touto cestou Česká republika nesměruje).

S ohledem na to, že jednou z podmínek pro udělení oprávnění spolku je skutečnost, že členové jeho statutárního orgánu a kontrolní komise jsou bezúhonní, obsahuje návrh zákona vymezení bezúhonnosti. Za bezúhonnou bude pro účely řízení o žádosti o udělení oprávnění spolku považována osoba, která nebyla pravomocně odsouzena pro úmyslný trestný čin ani nebyla pravomocně odsouzena pro trestný čin spáchaný z nedbalosti v souvislosti s provozováním nebo řízením bezpilotního systému, pokud se na ni nehledí, jako by nebyla odsouzena. Návrh zákona rovněž obsahuje standardní ustanovení zakotvující oprávnění Úřadu vyžádat si pro účely ověření bezúhonnosti výpis z evidence Rejstříku trestů a rovněž (od soudu) stejnopis pravomocného rozhodnutí, případně i příslušný spis (resp. potřebné části spisu), jež obsahují skutečnosti rozhodné pro ověření bezúhonnosti. Rovněž je stanoveno, že žádost o vydání výpisu a výpis z evidence Rejstříku trestů se předávají v elektronické podobě způsobem umožňujícím dálkový přístup. V neposlední řadě návrh zákona pamatuje na cizince, ve vztahu k nimž Česká republika nedisponuje potřebnými údaji, a je tudíž nutné, aby cizinci přikládali údaje z registrů cizích států, případně aby dokládali svoji bezúhonnost čestným prohlášením.

S ohledem na to, že Úřad může v oprávnění spolku stanovit podmínky pro bezpečný provoz bezpilotních systémů, které nebyly uvedeny v žádosti o udělení oprávnění (s čímž počítá článek 16 odst. 3 nařízení (EU) 2019/947), stanoví § 54p odst. 4 návrhu zákona držiteli oprávnění spolku (oprávněnému spolku) povinnost upravit pravidla zajišťující bezpečné provozování a řízení bezpilotních systémů tak, aby byla v souladu s podmínkami stanovenými v oprávnění spolku. Do doby úpravy pravidel spolku nesmí člen spolku provozovat nebo řídit bezpilotní systém.

Pro pravidla zajišťující 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 je zavedena legislativní zkratka „pravidla spolku“. Pravidla spolku mohou mimo jiné uložit svým členům, kteří jsou provozovateli bezpilotního systému, povinnost sjednat si pojištění odpovědnosti za škodu z provozu bezpilotního systému a jeho výši a mít po celou dobu provozování bezpilotního systému zaplacenou pojistné (viz § 54q odst. 2 návrhu zákona). V případech, kdy provozovatel bezpilotního systému provozuje bezpilotní systém, jehož součástí je bezpilotní letadlo s maximální vzletovou hmotností přesahující 20 kg, se pravidla spolku nepoužijí, neboť povinnost mít pojištění vyplývá z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců

a provozovatelů letadel, v platném znění. V těchto případech se tedy uplatní právní úprava pojištění dle tohoto nařízení.

Pravidla spolku musí být zveřejněna na webových stránkách spolku. Vzhledem k tomu, že se jedná o klíčový dokument, musí s nimi spolek prokazatelně seznámit své členy, kteří hodlají řídit nebo provozovat bezpilotní systém. Členové spolku provozující nebo řídící bezpilotní systém jsou pak povinni pravidla spolku dodržovat (viz § 54q odst. 1 návrhu zákona). Spolek bude na dodržování pravidel spolku dohlížet, a pokud zjistí, že jsou porušována, bude přijímat opatření k nápravě. Druhy opatření budou též vyplývat z pravidel spolku, přičemž se může jednat např. o soukromoprávní finanční sankce, odebrání průkazu člena spolku řídícího bezpilotní systém, nebo vyloučení člena spolku. Nad rámec výše uvedeného na členy spolku (při řízení a provozování bezpilotního systému) dopadnou i skutkové podstaty přestupků obsažené v návrhu zákona týkající se dálkově řídicích pilotů a provozovatelů bezpilotních systémů, samozřejmě za předpokladu, že se tyto musí ustanovením nařízení (EU) 2019/947, které je skutkovou podstatou přestupku sankcionováno, řídit.

Vymahatelnost povinnosti dodržovat pravidla spolku je tudíž nutno vnímat ve dvou rovinách, soukromoprávní a veřejnoprávní. Pravidla spolku upravující vybraná pravidla stanovující určitá provozní omezení související s provozováním bezpilotních systémů budou vymahatelná veřejnoprávně. Návrh zákona v této souvislosti zakotvuje příslušné skutkové podstaty přestupků (viz např. § 92c odst. 1 písm. a) bod 5 nebo § 93d odst. 1 písm. c) bod 2 návrhu zákona). Naopak pravidla spolku upravující ostatní (jiné) povinnosti členů spolku budou vymahatelná „pouze“ v soukromoprávní rovině (např. vyloučením ze spolku). Předkladatel vnímá potřebu zakotvit podmínky pro veřejnoprávní vymáhání (byť některých vybraných) povinností stanovených pravidly spolku, přičemž podle jeho názoru nelze porušení daných povinností ponechat pouze na soukromoprávní rovině. Zde uvedené má význam rovněž v souvislosti s veřejnoprávní povinností držitele oprávnění spolku provádět dohled nad provozováním a řízením bezpilotních systémů a přijímat opatření k nápravě v případě zjištění porušení pravidel spolku (viz § 54p odst. 5 písm. f) návrhu zákona). I na tuto povinnost je pak navázána příslušná skutková podstata přestupku (viz § 93d odst. 3 písm. b) bod 7 návrhu zákona).

Spolek bude též zajišťovat školení pro své členy, kteří budou chtít řídit bezpilotní systém (viz § 54p odst. 5 písm. c) návrhu zákona). Toto školení bude zaměřeno na získání teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotního systému. Školení může být zaměřeno i na získání praktických dovedností při řízení bezpilotního systému. Rozsah a způsob školení stanoví Úřad v oprávnění spolku. Poté, co člen spolku absolvoval výše uvedené školení, vydá mu spolek průkaz člena spolku řídícího bezpilotní systém, který bude mimo jiné sloužit jako doklad o jeho způsobilosti k řízení bezpilotního systému. Nařízení (EU) 2019/947 v příloze předpokládá, že dálkově řídicí piloti musí mít „odpovídající způsobilost“ pro zamýšlený provoz bezpilotních systémů. Pokud členství ve spolku zanikne, což je spolek povinen prokazatelně a bezodkladně osobě oznámit (jde-li o bývalého člena spolku provozujícího nebo řídícího bezpilotní systém, viz § 54p odst. 5 písm. i) návrhu zákona), je v zákoně stanovena povinnost tento průkaz vrátit, a to ve lhůtě 15 dnů ode dne, kdy se osoba o zániku svého členství dozvěděla (viz § 54q odst. 3 návrhu zákona).

Povinnosti držitele oprávnění spolku jsou vymezeny v § 54p odst. 5 návrhu zákona. Předmětné povinnosti byly stanoveny tak, aby zajišťovaly bezpečný provoz bezpilotních systémů v rámci spolku (viz např. § 54p odst. 5 písm. a) až c) a písm. e) návrhu zákona) a též kontrolu a vynucování stanovených požadavků (viz např. § 54p odst. 5 písm. d) a f) až i) návrhu zákona).

Ustanovení § 54p odst. 6 návrhu zákona ukládá držiteli oprávnění spolku, aby oznámil Úřadu změnu skutečností, na základě kterých mu bylo oprávnění spolku uděleno, a to ve lhůtě 15 dnů ode dne, kdy k této skutečnosti došlo. Úřad tuto změnu vyhodnotí a v případě, že se jedná

o skutečnost uvedenou v rozhodnutí o udělení oprávnění spolku a nadále jsou splněny podmínky pro udělení oprávnění spolku, rozhodnutí o udělení oprávnění spolku změní.

Ustanovení § 54p odst. 7 návrhu zákona vymezuje situace, kdy Úřad oprávnění spolku odejme. V první řadě tak učiní, pokud o to oprávněný spolek požádal. Dalším důvodem je skutečnost, že oprávněný spolek přestal splňovat některou z podmínek pro udělení oprávnění spolku (viz § 54p odst. 1 návrhu zákona). Posledním důvodem je závažné porušení povinnosti stanovené zákonem o civilním letectví (viz § 54p odst. 4 a 5) nebo podmínky stanovené v rozhodnutí o udělení oprávnění spolku.

Ustanovení § 54p odst. 8 návrhu zákona má za cíl vyjasnit vztah mezi dříve vydaným a novým rozhodnutím o udělení oprávnění spolku a upravuje tedy situaci, kdy držitel oprávnění spolku (oprávněný spolek) podal žádost o udělení nového oprávnění spolku (například z důvodu rozšíření vykonávané činnosti), a této žádosti bylo vyhověno. V takovém případě návrh zákona výslovně stanoví, že dosavadní oprávnění spolku zaniká dnem právní moci rozhodnutí, jímž bylo této žádosti vyhověno.

Rozhodnutí o udělení oprávnění spolku, změně rozhodnutí o udělení oprávnění spolku a omezení nebo odnětí oprávnění spolku bude Úřad zveřejňovat na svých webových stránkách (viz § 54p odst. 9 návrhu zákona), a to v zájmu zajištění lepší obeznámenosti členů spolku s těmito klíčovými akty.

#### **Díl 4 Společná informační služba a služby pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů**

##### **K § 54r**

Návrh prováděcího nařízení Komise upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů požaduje, aby příslušný úřad zpřístupnil veřejně údaje o poskytovatelích společné informační služby a poskytovatelích služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů, jímž vydal osvědčení podle tohoto předpisu. V návaznosti na výše uvedené se stanoví, že Úřad tyto informace zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup. Současně se vymezují údaje, které budou zveřejňovány, konkrétně jde o obchodní firmu, název nebo jméno, popřípadě jména, a příjmení, adresu sídla a identifikační číslo poskytovatelů, bylo-li přiděleno, a dále vymezení jimi poskytovaných služeb.

##### **K § 54s**

V návaznosti na návrh prováděcího nařízení Komise upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů je v předmětném ustanovení upraveno odnímání oprávnění k poskytování služeb poskytovatelem společné informační služby nebo poskytovatelem služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů. Návrh zákona v této souvislosti uvádí důvody, kdy Úřad udělené oprávnění k poskytování služeb poskytovatelem společné informační služby nebo poskytovatelem služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů odejme. Prvním důvodem je žádost poskytovatele této služby, který již nechce v poskytování služby pokračovat. Druhým důvodem je skutečnost, že poskytovatel přestal splňovat podmínky pro udělení oprávnění stanovené v nařízení, odejmutí oprávnění je v tomto případě nezbytné z důvodu zajištění bezpečnosti provozu v rámci prostoru s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů. Třetím důvodem je, že poskytovatel porušil závažným způsobem povinnost stanovenou tímto nařízením. Pro odejmutí oprávnění tedy nepostačí jakékoli porušení povinnosti, ale je třeba porušení kvalifikované (závažným způsobem), například skutečnost, že poskytovatel neposkytuje službu pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů v rozsahu nebo způsobem podle tohoto nařízení.

Odstavec 2 navazuje na odejmutí oprávnění a upravuje povinnost poskytovatele výše uvedených služeb odevzdat příslušné osvědčení Úřadu, a to do 15 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí.

## **Díl 5 Použití ustanovení zákona a předpisu Evropské unie na bezpilotní systémy**

### **K § 54t**

Odstavec 1 stanoví, která ustanovení zákona o civilním letectví se ve vztahu k bezpilotním systémům nepoužijí. Důvodem pro vyloučení těchto ustanovení je skutečnost, že ve vztahu k právní úpravě obsažené v těchto ustanoveních existuje speciální právní úprava týkající se bezpilotních systémů, kterou představují nařízení (EU) 2019/947 a (EU) 2019/945 a § 54a až 54s návrhu zákona. Předkladatel provedl detailní analýzu jednotlivých ustanovení zákona o civilním letectví se zaměřením na to, jak je konkrétní úprava v nich obsažená využitelná na bezpilotní systémy a jejich provozování.

Na základě vyhodnocení závěrů této analýzy pak dospěl k následujícímu závěru. Na bezpilotní systémy a jejich provozování se nepoužije předně část druhá zákona o civilním letectví upravující letecký rejstřík (bepilotní systémy se v leteckém rejstříku nebudou evidovat, registrování budou ve vybraných případech a ve zvláštním registru jejich provozovatelé) a způsobilost výrobků, letadlových částí a zařízení k použití v civilním letectví (úprava způsobilosti bezpilotních systémů je upravena v nařízení (EU) 2019/945). Dále se na tuto oblast nepoužije část třetí zákona o civilním letectví upravující letecký personál (provozování a řízení bezpilotních systémů upravuje detailně nařízení (EU) 2019/947 a příslušná nová adaptační úprava obsažená v návrhu zákona). Na bezpilotní systémy a jejich provozování se rovněž nepoužije část pátá hlava II (letecké služby) a III zákona o civilním letectví (zde však pouze § 51 a 51a), a to především proto, že poskytování služeb v souvislosti s létáním bezpilotních letadel je regulováno návrhem prováděcího nařízení Komise upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů, přičemž v ostatním se daná úprava na bezpilotní systémy a jejich provozování neuplatní již ze své podstaty (viz např. úprava databáze údajů o terénu a překážkách zakotvující zejména působnost Ministerstva dopravy v dané oblasti). Výjimkou ze zde uvedeného tvoří ustanovení § 50, upravující létání vojenských, policejních a celních letadel, § 50a (nově doplněný do návrhu zákona v návaznosti na vypořádání rozporu s Ministerstvem vnitra a upravující možnost odchýlit se od pravidel létání při létání hasičských bezpilotních letadel) a § 53, upravující povinné opuštění vzdušného prostoru, kdy tato úprava na bezpilotní systémy a jejich provozování naopak dopadne. Na oznamování jiných než vážných incidentů souvisejících s provozem bezpilotních systémů se nepoužije ustanovení § 55b odst. 1 zákona o civilním letectví, neboť oznamovací povinnost provozovatele bezpilotního systému je již upravena čl. 19 odst. 2 nařízení (EU) 2019/947, jenž počítá s aplikací nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007. Poslední částí zákona o civilním letectví, která se pro bezpilotní systémy a jejich provozování neuplatní, je část sedmá upravující sportovní létající zařízení (v tomto případě jde o zcela jiná zařízení než bezpilotní systémy, přičemž návrh zákona počítá se zvláštní úpravou zájmového provozování bezpilotních systémů v rámci spolku).

Odstavec 2 představuje provedení čl. 2 odst. 6 nařízení (EU) 2018/1139, které umožňuje členským státům Evropské unie, aby se rozhodly, že místo svých vnitrostátních právních předpisů použijí kteroukoli z v tomto ustanovení vymezených částí nařízení na letadla provádějící vojenské, celní, policejní, pátrací a záchranné či požární činnosti, hraniční a pobřežní kontrolu či jiné obdobné činnosti a služby ve veřejném zájmu a na personál a organizace zapojené do těchto činností. Po zvážení povahy provozu bezpilotních systémů provádějících výše uvedené činnosti se navrhuje využít této možnosti ve vztahu k projektování, výrobě, údržbě, provozu a řízení

bezpilotního systému v otevřené nebo specifické kategorii provozu pro celní, policejní, záchranné nebo hasičské účely. Z uvedeného je zřejmé, že se příslušná unijní úprava, která se na vojenská letadla obecně nevztahuje (nerozhodne-li se členský stát Evropské unie jinak), na provoz a řízení vojenských bezpilotních letadel nepoužije. Uvedené (*opt-in*) ustanovení obsažené v § 54t odst. 2 návrhu zákona totiž takové rozhodnutí členského státu představuje pouze ve vztahu k bezpilotním letadlům celním, policejním, záchranným nebo hasičským. Vojenská bezpilotní letadla jsou tak z příslušných pravidel (pro jejich provoz a řízení) vyjmuta podle článku 2 odst. 3 nařízení (EU) 2018/1139. Současně platí, že ustanovení § 50 zákona o civilním letectví vyloučeno nebude, tudíž při létání policejních bezpilotních letadel se bude možné v nezbytném rozsahu odchýlit od pravidel létání.

#### **K bodu 19 (§ 78)**

Nařízení (EU) 2019/947 stanoví požadavky, které je třeba při řízení a provozu bezpilotního systému v otevřené kategorii provozu dodržet. Po jejich zhodnocení lze konstatovat, že při dodržení těchto požadavků při uskutečňování leteckého veřejného vystoupení bezpilotními systémy v otevřené kategorii provozu není třeba, aby k tomuto leteckému veřejnému vystoupení byl ze strany Úřadu udělován souhlas. Tento souhlas se jeví jako nadbytečný též v případě, kdy je toto letecké veřejné vystoupení provozováno držitelem oprávnění spolku podle § 54p návrhu zákona, neboť Úřad bezpečnost létání ve vzdušném prostoru náležitě posoudí již v rámci řízení o udělení oprávnění spolku. S ohledem na výše uvedené se navrhuje změna (upřesnění) § 78 zákona o civilním letectví upravujícího letecké veřejné vystoupení, a to v tom smyslu, aby nedopadal na uskutečňování leteckého veřejného vystoupení bezpilotními systémy v otevřené kategorii provozu nebo držitelem oprávnění spolku (oprávněným spolkem).

#### **K bodům 20, 23 a 25 (§ 85e odst. 1, § 85e odst. 3 písm. d), § 85f odst. 2)**

Ověření spolehlivosti bylo původně jak na unijní, tak na vnitrostátní úrovni spojeno se vstupem bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště. Vzhledem k tomu, že na unijní úrovni došlo k rozšíření výčtu osob, které musí mít ověření spolehlivosti, i na osoby, které nebudou vstupovat do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště (např. osoby, které budou vykonávat detekční kontroly, kontroly vstupu nebo jiné bezpečnostní kontroly jinde než ve vyhrazeném bezpečnostním prostoru letiště), navrhuje se v zákoně o civilním letectví zrušit navázání ověření spolehlivosti na vstup bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště. V této souvislosti se upravuje znění § 85e odst. 1 tak, aby bylo zajištěno, že vymezení osob v zákoně o civilním letectví, které musí být spolehlivé, nebude zužující a bude zahrnovat všechny osoby, po nichž to unijní úprava vyžaduje. Dále se v § 85e odst. 3 písm. d) zákona upravujícím náležitosti žádosti o ověření spolehlivosti nově stanoví, že žadatel je místo zdůvodnění nezbytnosti vstupovat bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru povinen v žádosti vymezit činnosti, které hodlá vykonávat a k jejichž výkonu musí být dle unijního práva spolehlivý, aby mohlo být posouzeno, zda předmětná osoba dle unijní úpravy podléhá ověření spolehlivosti. S výše uvedeným souvisí i navržená změna § 85f odst. 2 zákona o civilním letectví upravující vymezení důvěryhodnosti.

#### **K bodu 21 (§ 85e odst. 2 věta první)**

Ustanovení § 85e odst. 2 zákona upravuje dobu platnosti ověření spolehlivosti, a to tím způsobem, že stanoví, že spolehlivost fyzické osoby je ověřena na dobu 5 let. Nařízení (EU) 2019/103 zavedlo rozlišení institutu ověření spolehlivosti, a to na důkladnější ověření spolehlivosti a standardní ověření spolehlivosti. Současně byla na unijní úrovni změněna i doba platnosti ověření spolehlivosti, a to 1 rok pro důkladnější ověření spolehlivosti a 3 roky pro standardní ověření spolehlivosti (návrh zákona se standardním ověřováním spolehlivosti nepočítá).



Vzhledem k této skutečnosti se navrhuje bez náhrady vypustit větu uvádějící, že spolehlivost fyzické osoby je ověřena na dobu 5 let.

#### **K bodu 22 (§ 85e odst. 2 věta druhá)**

Na základě připomínky uplatněné v rámci projednání návrhu zákona v meziresortním připomínkovém řízení ze strany Ministerstva obrany bylo ustanovení § 85e odst. 2 doplněno v tom smyslu, že osoba, která vykonává službu nebo závislou práci u Ministerstva obrany, bude považována za spolehlivou ve smyslu zákona o civilním letectví. Zaměstnanci vykonávající službu nebo práci u Ministerstva obrany jsou držitelem osvědčení fyzické osoby a není tedy důvod je z dané úpravy nepožadující ověření spolehlivosti postupem podle zákona o civilním letectví vyjímát. Zároveň bylo ustanovení precizováno (a to ve vztahu ke všem zaměstnavatelům v něm stanoveným) v tom smyslu, že bude dopadat rovněž na zaměstnance podle zákoníku práce.

#### **K bodu 24 (§ 85e odst. 3 písm. e))**

Pro účely ověření spolehlivosti je třeba, aby žadatel uvedl v žádosti i údaje vymezené v § 85e odst. 3 písm. e) zákona, kterými jsou údaje o předchozím státním občanství, o předchozím zaměstnání, o vzdělání a o nepřetržitém pobytu žadatele v cizím státě delším než 6 měsíců, včetně jeho důvodu, a to za období 5 let přede dnem podání žádosti. U osob, které jsou držiteli platného dokladu o spolehlivosti vydaného Úřadem v období 5 let před podáním nové žádosti o ověření spolehlivosti, se nově stanoví, že obdobím, za které mají výše uvedené údaje uvádět, je období ode dne vydání předchozího dokladu o spolehlivosti do dne podání žádosti. Tato změna souvisí se zkrácením doby platnosti dokladu o ověření spolehlivosti. Doklad o spolehlivosti bude platný 1 rok. Pro posouzení spolehlivosti nicméně nadále zůstává relevantní období 5 let před podáním žádosti. V této souvislosti se ve vztahu k žadateli, který již úspěšně absolvoval ověření spolehlivosti a je držitelem příslušného dokladu, jeví jako nadměrně zatěžující, aby musel opětovně v žádosti uvádět údaje, které již uváděl v předchozí žádosti o ověření spolehlivosti podané Úřadu, když ten tyto údaje již má k dispozici. Žadatel, který o ověření spolehlivosti bude Úřad žádat poprvé, bude stejně jako doposud uvádět údaje dle § 85e odst. 3 písm. e) za období 5 let přede dnem podání žádosti.

#### **K bodu 26 a 27 (§ 85h věta druhá a třetí)**

V návaznosti na připomínky vznesené Bezpečnostní informační službou a Úřadem pro zahraniční styky a informace v rámci projednávání návrhu zákona v meziresortním připomínkovém řízení byly lhůty pro zpracování závazného stanoviska Policíí České republiky v řízení o ověření spolehlivosti prodlouženy, a to v zájmu zajištění dostatečného časového prostoru pro potřebné posouzení všech relevantních informací ze strany Policie České republiky a příslušných zpravodajských služeb České republiky.

#### **K bodu 28 (§ 85h věta poslední)**

Ustanovení bodu 11.1.3 přílohy nařízení (EU) 2019/103 stanoví, že důkladnější ověření spolehlivosti musí zahrnovat zpravodajské informace *a jakékoli další relevantní informace*, jež mají příslušné vnitrostátní orgány k dispozici a které mohou být dle jejich uvážení relevantní pro posouzení způsobilosti osoby k výkonu funkce, která vyžaduje důkladnější ověření spolehlivosti. Stávající právní úprava, podle níž si Policie České republiky může vyžádat potřebnou informaci od příslušné zpravodajské služby České republiky, tak může zůstat zachována. K takovému vyžádání potřebné informace ovšem Policie České republiky bude muset přistoupit v každém případě tehdy, pokud sama ze své činnosti nedisponuje relevantními informacemi o tom, že je osoba žadatele o ověření spolehlivosti *nedůvěryhodná*. Pakliže takovýmito informacemi disponuje na základě svých poznatků, vydá negativní závazné stanovisko v řízení o ověření spolehlivosti a nebude tak již

nezbytné příslušné zpravodajské služby oslovit. V opačném případě (tedy pokud sama ze své činnosti nedisponuje relevantními informacemi o tom, že je osoba žadatele o ověření spolehlivosti *nedůvěryhodná*) by měla přistoupit k oslovení příslušných zpravodajských služeb, které mohou poznatky o případné nedůvěryhodnosti žadatele doplnit.

Na základě připomínek uplatněných v rámci projednání návrhu zákona v meziresortním připomínkovém řízení (ze strany zpravodajských služeb) dochází dále k úpravě poslední věty ustanovení § 85h zákona o civilním letectví. Za účelem ochrany utajovaných informací dochází po vzoru ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu (upravujícího náležitosti rozhodnutí) k úpravě náležitostí odůvodnění závazného stanoviska. Bude tak stanoveno, že, v případě, že podkladem pro vydání závazného stanoviska jsou písemnosti a záznamy obsahující utajované informace, v odůvodnění závazného stanoviska se na tyto podklady odkáže takovým způsobem, aby nebyl zmařen účel jejich utajení; není-li to možné, uvedou se v odůvodnění závazného stanoviska pouze v obecné rovině skutečnosti, které z těchto podkladů vyplývají. Zároveň nebude součástí daného ustanovení text, podle něhož by posouzení rizika ohrožení či vážného narušení činnosti zpravodajských služeb prováděla Police České republiky. Rovněž došlo k doplnění tohoto ustanovení o zvláštní úpravu (vyloučení) nahlížení do spisu v zájmu ochrany utajovaných informací.

#### **K bodům 29 až 32 (§ 85j odst. 1 a 4)**

Ustanovení § 85j zákona upravuje doklad o spolehlivosti. Předmětné ustanovení mimo jiné stanoví, že doklad o spolehlivosti je platný 5 let. S ohledem na to, že nařízení (EU) 2019/103 stanoví, že doba platnosti u důkladnějšího ověření spolehlivosti je 1 rok (doba platnosti dokladu o spolehlivosti stanovená právem Evropské unie pro standardní ověření spolehlivosti není relevantní, neboť předkladatel možnost tohoto typu ověření spolehlivosti nevyužívá), navrhuje se upravit v tomto smyslu i znění § 85j odst. 1. Současně se upravuje textace tohoto ustanovení tak, aby reflektovala skutečnost, že ověření spolehlivosti již nebude spojeno výhradně se vstupem bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště.

Ve vztahu k dokladům o spolehlivosti vydaným do dne nabytí účinnosti nově navrhované právní úpravy lze odkázat na přechodné ustanovení, které nařízení (EU) 2019/103 obsahuje v bodě 11.1.12 přílohy. Podle uvedeného přechodného ustanovení „ověření spolehlivosti úspěšně absolvovaná před 31. prosincem 2020 zůstanou platná až do skončení jejich platnosti, nebo nejpozději do 30. června 2023, podle toho, co nastane dříve.“.

#### **K bodu 33 (§ 85l)**

Ustanovení § 85l se k připomínce uplatněné v rámci projednávání návrhu zákona v meziresortním připomínkovém řízení (ze strany Bezpečnostní informační služby) precizuje tak, aby bylo zřejmé, že zpravodajské služby České republiky v souvislosti s ověřováním důvěryhodnosti provádějí výlučně šetření v jejich evidencích a nerealizují žádná další aktivní opatření za účelem zabezpečování (nových) informací potenciálně využitelných v tomto řízení.

#### **K bodu 34 (§ 85v)**

Institut ověření před nástupem do zaměstnání je na unijní úrovni nahrazen institutem ověření spolehlivosti. Vzhledem k této skutečnosti se navrhuje zrušit § 85v zákona upravujícího ověření před nástupem do zaměstnání.

#### **K bodu 35 (§ 85w)**

Návrhem zákona dochází k precizaci stávajícího ustanovení zakotvujícího povinnost každého, pro něhož osoby plní povinnosti související s ochranou civilního letectví před

protiprávními činy, zajistit, aby tyto osoby absolvovaly odbornou přípravu v souladu s unijními požadavky. Nutnost absolvování odborné přípravy je navázána ke všem osobám, které mají vykonávat činnost stanovenou unijním právem. K upřesnění dochází rovněž v tom smyslu, že tyto činnosti mohou vykonávat pouze osoby, které absolvovaly odbornou přípravu úspěšně.

#### **K bodům 38, 39 a 40 (§ 89 odst. 2 písm. g), o), x) a y))**

V návaznosti na právní úpravu bezpilotních systémů dochází k úpravě působnosti Úřadu. V této souvislosti se v návaznosti na čl. 17 nařízení (EU) 2019/947, který požaduje, aby každý členský stát Evropské unie určil jeden nebo více subjektů jako úřad příslušný pro úkoly podle čl. 18 tohoto nařízení, stanoví, že všechny úkoly dle tohoto nařízení, kromě těch, které jsou plněny Ústavem pro zjišťování příčin leteckých nehod, bude vykonávat Úřad. Předmětné ustanovení tedy zakotvuje působnost Úřadu (s dílčí výjimkou ve vztahu k úkolům z tohoto nařízení vyplývajících, které jsou svěřeny Ústavu pro zjišťování příčin leteckých nehod) ve věcech plnění úkolů příslušného úřadu podle nařízení (EU) 2019/947 (vyjmenovaných v článku 18 tohoto nařízení) a dále úkolů stanovených nařízením upravujícím prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů (tzv. U-Space). Ustanovení § 89 odst. 2 písm. x) tedy zakotvuje rozdělení působnosti vyplývající ze shora uvedených přímo použitelných předpisů Evropské unie mezi Úřad a Ústav pro zjišťování příčin leteckých nehod.

S ohledem na unijní právní úpravu (a vypuštění § 52 zákona) současně dochází k vypuštění působnosti Úřadu týkající se vydávání povolení k létání letadla bez pilota. Vzhledem k tomu, že registr dálkově řídicích pilotů není unijní právem předvídan, je v samostatném písmeni (§ 89 odst. 2 písm. y)) uvedeno, že správcem registru dálkově řídicích pilotů bude Úřad. Současně Úřad bude též příslušným úřadem dle návrhu prováděcího nařízení Komise upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů.

Navržená změna textace § 89 odst. 2 písm. g) pak souvisí s § 44c až 44i návrhu zákona, ve kterých je kromě omezení a zákazu užívání vzdušného prostoru umožněno též stanovit podmínky užívání vzdušného prostoru nebo neaplikovat některý z požadavků stanovených nařízením (EU) 2019/947 pro otevřenou kategorii provozu.

#### **K bodu 41 (§ 92 odst. 1 písm. k) a § 93 odst. 1 písm. f))**

V návaznosti na vypuštění působnosti Úřadu pro civilní letectví týkající se vydávání povolení k létání letadla bez pilota (v § 89 odst. 2 písm. o)), k čemuž dochází s ohledem na unijní právní úpravu a na ní navazující novou vnitrostátní implementační právní úpravu, se provádí související nezbytná legislativně technická úprava. Vypuštěním písmene o) totiž došlo k posunu v označení zbývajících pododstavců v odstavci 2 § 89, a tudíž bylo v ustanoveních, která na nově označené pododstavce odkazují, nezbytné příslušné odkazy upravit.

#### **K bodům 43 až 53 (§ 92a odst. 1 písm. c), 92a odst. 3, § 92c, 93, 93a, 93d a 94)**

Nová úprava přijatá na úrovni Evropské unie (zejména nařízení (EU) 2019/945 a nařízení (EU) 2019/947, návrh prováděcího nařízení Komise upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů), jakož i návrh nové vnitrostátní právní úpravy, obsahuje poměrně rozsáhlé množství povinností celé řady subjektů, ať už provozovatelů bezpilotních systémů, dálkově řídicích pilotů, držitelů oprávnění spolku (v jehož rámci bude docházet k provozování a řízení bezpilotních systémů) nebo poskytovatelů služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů.

Návrh zákona v návaznosti na nově ukládané povinnosti konstruuje odpovídající skutkové podstaty přestupků. V souvislosti s úpravou a doplněním skutkových podstat přestupků dochází rovněž ke stanovení správních trestů za jejich spáchání, včetně stanovení jejich druhu a výše.

Předkladatel vyhodnotil nezbytnost zakotvení skutkových podstat přestupků, které jsou obsaženy v předloženém návrhu zákona, podle Zásad tvorby právní úpravy přestupků. Na základě tohoto vyhodnocení dospěl předkladatel k závěru, že nejsou k dispozici takové nástroje, které jsou k dosažení daného cíle stejně vhodné nebo vhodnější a které současně představují méně intenzivní zásah do právního postavení adresátů navrhované právní úpravy. Z tohoto důvodu je nutno vnímat zakotvení příslušných skutkových podstat přestupků v navrženém rozsahu a navržené podobě do zákona o civilním letectví za nezbytné.

Je vhodné uvést, že návrh zákona obsahuje rovněž několik tzv. zbytkových (skupinových) skutkových podstat. Předně jde o skutkovou podstatu přestupku uvedenou v § 92c odst. 1 písm. a) bodu 8, podle níž dálkově řídicí pilot v rozporu s nařízením (EU) 2019/947 nesplní jinou tímto přímo použitelným předpisem stanovenou povinnost dálkově řídicího pilota před zahájením provozu nebo během letu bezpilotního systému. Uvedená skutková podstata navazuje na poměrně rozsáhlou škálu povinností dálkově řídicího pilota obsaženou v příloze uvedeného nařízení (viz body UAS.OPEN.060 a UAS.SPEC.060). Dále jde o skutkovou podstatu přestupku uvedenou (pro fyzické osoby) v § 92c odst. 1 písm. e) a (pro právnické a podnikající fyzické osoby) v § 93d odst. 1 písm. d), podle níž provozovatel bezpilotního systému nesplní jinou nařízením (EU) 2019/947 stanovenou povinnost provozovatele bezpilotního systému. Tato skutková podstata navazuje na skupinu povinností provozovatele bezpilotního systému obsažených v příloze uvedeného nařízení (viz body UAS.OPEN.050, UAS.SPEC.050 a UAS.LUC.020). A konečně jde o skutkovou podstatu přestupku uvedenou v § 93d odst. 2 písm. d) bodu 2, podle níž provozovatel bezpilotního systému v rozporu s návrhem prováděcího nařízení Komise upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů nesplní některou tímto předpisem stanovenou povinnost před zahájením nebo během letu bezpilotního letadla. Tato skutková podstata navazuje na skupinu povinností provozovatele bezpilotního systému obsažených v uvedeném návrhu nařízení. Předkladatel v této souvislosti vyhodnotil konstrukci zbytkových skutkových podstat jako vhodnější než zatížit vnitrostátní úpravu přestupků velkým množstvím jednotlivých skutkových podstat. Za žádný z uvedených přestupků není stanovena (i právě se zohledněním skutečnosti, že jde o zbytkovou skutkovou podstatu) vysoká pokuta.

U přestupků, jejichž skutkové podstaty jsou obsaženy v zákoně o civilním letectví, jsou stanoveny dolní i horní hranice sazeb pokut, případně pouze horní hranice sazeb pokut. Zavedení nového správního trestu v podobě zákazu činnosti bylo vyhodnoceno jako nezbytné toliko v jednom případě. Horní hranice sazeb pokut odpovídá typové závažnosti jednání, která naplňují skutkové podstaty jednotlivých přestupků. Správní tresty za přestupky jsou přitom doplňovány do již existujícího systému správních trestů a jsou odstupňovány podle závažnosti přestupku. Využita byla již zákonem o civilním letectví zavedená pásma výše pokut, s výjimkou nového pásma „do 50 000 Kč“, která byla nově zavedena pro sankcionování vybraných přestupků.

Stanovené správní tresty, co do jejich druhu a rozpětí (výše), byly s ohledem na závažnost jednotlivých přestupků vyhodnoceny jako přiměřené. V této souvislosti je vhodné doplnit, že vedle pokut, které bude možno za návrhem zákona nově doplňované přestupky uložit, přicházejí v úvahu i další možné negativní důsledky porušení nově zakotvených povinností. Vedle dalších trestů, které lze za (jakékoliv) přestupky uložit podle obecné právní úpravy obsažené v zákoně č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (zejména trestu propadnutí nebo zabránění věci), totiž Policie České republiky bude moci přistoupit k odnětí věci podle ustanovení § 34 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Tento negativní důsledek by přitom mohl nastoupit bez ohledu na to, zda se vede či nevede řízení o přestupku.

Ve vztahu ke skutkovým podstatám přestupků, u nichž se navrhuje možnost ukládat nejvyšší sankce lze uvést následující.

V ustanovení § 93d odst. 4 písm. d) je navrhována sankce ve výši do 500 000 Kč, kterou bude možno uložit za přestupek uvedený v § 93d odstavci 3 písm. b) bodu 6 nebo 8. Tohoto přestupku se bude moci dopustit právnická osoba jednáním spočívajícím v tom, že jakožto oprávněný spolek buď v rozporu s § 54p odst. 5 písm. f) neprovádí dohled nad provozováním a řízením bezpilotních systémů nebo nepřijme opatření k nápravě v případě zjištění porušení pravidel spolku, nebo v rozporu s § 54p odst. 5 písm. h) se nezdrží výkonu podnikání nebo jiné výdělečné činnosti jako činnosti hlavní. Spolek ve smyslu § 54o a násl. návrhu zákona není možno srovnávat s běžnými spolky, v rámci nichž jejich členové uskutečňují svoji zájmovou činnost (např. spolkem zahrádkářů nebo chovatelů domácího ptactva). Spolek, který bude držitelem oprávnění vydaného v souladu s § 54p, bude zodpovědný za to, že činnost jeho členů spočívající v provozování (řízení) bezpilotních systémů bude prováděna bezpečně a že v této souvislosti budou naplněny veškeré relevantní požadavky stanovené unijním i vnitrostátním právem a rovněž podmínky stanovené v oprávnění spolku (členové spolku musí absolvovat předepsaná školení, na základě čehož jim spolek vydá průkaz člena spolku řídicího bezpilotního systému, zajišťuje, aby dodržovali pravidla létání, vůči členům spolku může přijímat opatření k nápravě). Ačkoliv bude částečně porušení vybraných povinností členem spolku vymahatelné veřejnoprávně (prostřednictvím sankcí za porušení povinností ukládaných přímo členům spolku coby např. dálkově řídicím pilotům), částečně bude ponecháno na držiteli oprávnění spolku, aby dohlížel nad dodržováním souboru povinností ukládaných jeho členům pravidly spolku a aby v případě zjištěných nedostatků přijímal efektivní opatření k nápravě. Nebude-li tak činit, je nutno vymáhat tuto povinnost prostřednictvím takových sankcí, které budou citelné a dostatečně odrazující.

V ustanovení § 92c odst. 4 písm. d) a § 93d odst. 4 písm. e) návrhu zákona je navrhována sankce ve výši do 3 000 000 Kč. Tohoto přestupku se bude moci dopustit provozovatel bezpilotního systému jednáním spočívajícím v porušení povinnosti stanovené unijním právem, kterým zároveň způsobí závažný následek (nehodu). Jde tedy o kvalifikovanou skutkovou podstatu, což bylo zohledněno při stanovení výše sankce. Vzhledem k výši sankce, kterou je možno uložit za obdobné jednání, kdy je způsobena letecká nehoda letadlem s posádkou (do 5 000 000 Kč), a zároveň s přihlédnutím ke skutečnosti, že ve vzdušném prostoru České republiky mohou být provozovány velké bezpilotní systémy o hmotnosti 150 kg, se navrhuje stanovit sankce ve shora uvedené výši. Skutková podstata spočívající v tomtéž jednání, kterého se ovšem dopustí dálkově řídicí pilot, bude sankcionována pokutou ve výši do 100 000 Kč.

V ustanovení § 93d odst. 4 písm. f) návrhu zákona je navrhována sankce ve výši od 100 000 Kč do 5 000 000 Kč. Daného přestupku se bude moci dopustit poskytovatel společné informační služby a poskytovatel služeb pro kontrolovaný provoz bezpilotních systémů podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího prostor s kontrolovaným provozem bezpilotních systémů. Na poskytovatele letových provozních služeb, kteří ve vzdušném prostoru České republiky již své služby poskytují, se stejná výše sankce vztahuje již v současné době. Připuštění stavu, kdy by subjekty poskytující obdobné služby ve vzdušném prostoru, byly za porušení jim uložených povinností postihovány odlišnými sankcemi, by bylo nedůvodné a diskriminační. S ohledem na provedené úpravy dochází rovněž k provedení odpovídajících legislativně technických změn (přečíslování odkazů na ustanovení obsahující vymezení skutkových podstat jednotlivých přestupků).

### **Projednávání přestupků**

V současné době projednává přestupky na úseku civilního letectví převážně Úřad pro civilní letectví nebo Ministerstvo dopravy. Dílčí působnost při projednávání přestupků (viz § 94 odst. 1 zákona o civilním letectví) je svěřena Policii České republiky a dále obecnímu živnostenskému úřadu, Ústavu pro zjišťování příčin leteckých nehod a Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře.

Policii České republiky je svěřena působnost k projednávání přestupků uvedených v § 93 odst. 4 písm. a) a b) zákona o civilním letectví.

Návrh zákona svěřuje působnost k projednání vybraných přestupků příkazem na místě Policii České republiky. V konkrétní rovině se jedná o vybrané přestupky, kterých se může dopustit dálkově řídicí pilot (viz skutkové podstaty uvedené v § 92c odst. 1 písm. a) bodu 1 nebo 2 nebo § 92c odst. 3 písm. b)), a skutkové podstaty, jichž se může dopustit provozovatel bezpilotního systému, bude-li v době spáchání přestupku zároveň dálkově řídicím pilotem (viz skutkové podstaty uvedené v § 92c odst. 1 písm. c) bodu 3 nebo 4 nebo § 93d odst. 1 písm. b) bodu 3 nebo 4). Za zmínku stojí přestupek spočívající v jednání dálkově řídicího pilota, který nepřerušil let bezpilotního letadla ohrožující bezpečnost létání (viz skutková podstata uvedena v § 92c odst. 1 písm. a) bodu 4). Samotný tento přestupek bude projednávat pouze Úřad. Související přestupek, jehož skutková podstata bude spočívat v tom, že se dálkově řídicí pilot nepodrobí výzvě Policie České republiky k přerušení letu bezpilotního systému ohrožujícího bezpečnost létání, však bude moci Policie České republiky projednat příkazem na místě (viz skutková podstata v § 92c odst. 3 písm. b)).

Provozování bezpilotních systémů je činností přístupnou široké veřejnosti (nesrovnatelnou s provozováním „velkých“ letadel) a projednávání důsledků porušení vybraných povinností (příslušných přestupků) nebude vyžadovat zvláštní odbornou znalost. Působnost Policie České republiky k projednání příslušných přestupků příkazem na místě se nabízí mimo jiné i s ohledem na běžnou přítomnost policistů v terénu. Samotné posouzení toho, zda v daných případech došlo, či nedošlo k porušení příslušné povinnosti (tedy zda došlo k naplnění příslušné skutkové podstaty přestupku), nebude vyžadovat zvláštní odborné znalosti, nicméně v tomto ohledu Ministerstvo dopravy předpokládá užší součinnost resortu dopravy (např. provedení školení policistů).

#### **K bodu 54 (§ 95)**

Čl. 2 odst. 8 nařízení (EU) 2018/1139 umožňuje, aby se členský stát Evropské unie rozhodl, že vyjme z působnosti tohoto nařízení (a předpisů vydaných na jeho základě) činnosti týkající se projektování, výroby, údržby a provozu jedné nebo více z těchto kategorií letadel:

- jiné než bezpilotní letouny, které jsou maximálně dvoumístné, mají měřitelnou kritickou rychlost nebo nejmenší rychlost ustáleného letu při přistávací konfiguraci nepřekračující 45 uzlů kalibrované rychlosti a maximální vzletovou hmotnost, jak je zaznamenána členským státem, nejvýše 600 kg v případě letounů, které nejsou určeny k použití na vodě, nebo 650 kg v případě letounů, které jsou určeny k použití na vodě;
- jiné než bezpilotní vrtulníky, které jsou maximálně dvoumístné a které mají maximální vzletovou hmotnost, jak je zaznamenána členským státem, nejvýše 600 kg v případě vrtulníků, které nejsou určeny k použití na vodě, nebo 650 kg v případě vrtulníků, které jsou určeny k použití na vodě;
- jiné než bezpilotní kluzáky a jiné než bezpilotní motorové kluzáky (s výjimkou bezpilotních motorových kluzáků), které jsou maximálně dvoumístné a které mají maximální vzletovou hmotnost, jak je zaznamenána členským státem, nejvýše 600 kg.

Navržené ustanovení tedy této možnosti využívá, a to v celé šíři předvídané čl. 2 odst. 8 nařízení (EU) 2018/1139 (tedy ve vztahu ke všem letadlům v tomto ustanovení uvedeným).

Pokud jde o v navrženém ustanovení zmiňované předpisy vydané na základě nařízení (EU) 2018/1139, jde o předpisy vydávané Evropskou komisí podle zmocnění obsažených v uvedeném nařízení Evropského parlamentu a Rady.

#### **K bodu 55 (§ 102 odst. 1)**

V souvislosti se změnami a doplněním právní úpravy dochází k aktualizaci ustanovení obsahujícího zmocnění k vydání prováděcích právních předpisů.

#### **K článku II (změna zákona o živnostenském podnikání)**

Navrhuje se vyjmout provozování bezpilotního systému držitelem oprávnění k provozu bezpilotního systému nebo lehkého bezpilotního systému uděleného Úřadem pro civilní letectví podle zákona o civilním letectví z režimu živnostenského zákona. Takový provozovatel bezpilotního systému bude svoji činnost provádět na základě veřejnoprávního oprávnění udělovaného podle speciální právní úpravy, tedy v režimu vyžadujícím zvláštní a náročnější zákonné podmínky, a bude se tedy nalézat v obdobném režimu jako ostatní činnosti uvedené dosud v ustanovení § 3 odst. 3 živnostenského zákona, tedy například provozování leteckých prací.

Zbývající provozovatelé bezpilotních systémů (tedy provozovatelé provozující bezpilotní systém v otevřené kategorii provozu a dále provozovatelé ve specifické kategorii provozu provozující bezpilotní systém na základě prohlášení o provozu bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem nebo v rámci spolku (ve smyslu § 54o a násl. návrhu zákona), budou v případě výkonu podnikatelské činnosti spadat pod režim živnostenského zákona, a to do živnosti ohlašovací – volné. Obsahem živnosti volné by bylo poskytování služeb s využitím bezpilotních systémů, zejména pořizování vizuálního záznamu nebo přenosu, sběr nebo přenos jiných dat, inspekce lokalit nebo objektů, doručování zásilek, pořádání veřejných vystoupení či vzdělávání a výcvik.

#### **K článku III (změna zákona o zpravodajských službách České republiky)**

K připomínce uplatněné k návrhu zákona v rámci meziresortního připomínkového řízení (ze strany zpravodajských služeb) dochází k doplnění zákona o zpravodajských službách v tom smyslu, aby byl zakotven přístup zpravodajských služeb České republiky k údajům vedeným (vedle celé řady jiných registrů) rovněž v registru provozovatelů bezpilotních systémů a registru dálkově řídicích pilotů. Informace z registru provozovatelů bezpilotních systémů a umožnění dálkového a nepřetržitého přístupu jsou legitimním požadavkem souvisejícím s participací zpravodajské služby na posuzování důvěryhodnosti podle § 85h zákona o civilním letectví. Přístup zpravodajských služeb k údajům o osobách, které jsou registrovány jako piloti bezpilotních systémů, a o provozovatelích bezpilotních systémů mohou být cenné rovněž v souvislosti s odhalováním rizika spočívajícího v možném využití bezpilotních systémů k útokům na zákonem chráněné zájmy, a to v krajních případech i formou teroristického útoku.

#### **K článku IV (změna zákona o správních poplatcích)**

V návaznosti na právní úpravu bezpilotních systémů obsaženou v nařízení (EU) 2019/947 a v návrhu novely zákona o civilním letectví dochází v zákoně o správních poplatcích k zavedení nových správních poplatků včetně jejich sazeb za vybrané úkony nebo k úpravě stávajících správních poplatků. Výše sazeb doplňovaných nebo upravovaných správních poplatků pak odráží náročnost provedení jednotlivých úkonů.

#### **K článku V (změna zákona o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh)**

Kapitola II nařízení (EU) 2019/945 upravující požadavky na výrobky uvedené v čl. 2 odst. 1 tohoto nařízení (bepilotní systémy určené pro provozování v otevřené kategorii nebo na základě prohlášení o provozu v rámci „specifické“ kategorie provozu bezpilotních systémů, soupravy příslušenství a doplňková zařízení pro identifikaci na dálku), posouzení jejich shody, povinnosti jednotlivých hospodářských subjektů, označení CE, oznamování subjektů posuzování shody a dozor nad trhem je vytvořena podle zásad tzv. Nového legislativního rámce. Ustanovení této

kapitoly tedy odpovídají příslušným referenčním ustanovením pro harmonizované právní předpisy, které jsou obsaženy v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady 768/2008/ES o společném rámci pro uvádění výrobků na trh a o zrušení rozhodnutí Rady 93/465/EHS. V České republice jsou unijní právní předpisy vytvářené na základě Nového legislativního rámce implementovány prostřednictvím zákona č. 90/2016, přičemž § 2 odst. 1 tohoto zákona blíže specifikuje, která jeho ustanovení se na výrobky upravené unijními nařízeními použijí. Část druhá hlava I zákona č. 90/2016 Sb. poté obsahuje speciální ustanovení nutná k provedení konkrétních unijních nařízení. S ohledem na tyto skutečnosti se do části druhé hlavy I zákona č. 90/2016 Sb. doplňuje nový § 27e, který obdobně, jako je tomu v případě ustanovení § 27 až 27b, stanoví, že, odkazuje-li nařízení 2019/945 na vnitrostátní orgán, je tímto orgánem v České republice orgán dozoru (tedy Česká obchodní inspekce). Nově doplňované ustanovení rovněž standardním způsobem stanovilo, že určeným nebo požadovaným jazykem je v České republice jazyk český. Navrženou právní úpravou dojde též k začlenění výrobků uvedených v čl. 2 odst. 1 nařízení (EU) 2019/945 pod právní rámec zákona č. 90/2016 Sb.

## **K článku VI (účinnost)**

Navrhuje se stanovit účinnost dnem 1. července 2021. Odložená účinnost se navrhuje ve vztahu k právní úpravě digitální mapy, která nabude účinnosti dnem 1. ledna 2022. Předmětné datum je stanoveno v souladu s čl. 23 odst. 3 nařízení (EU) 2019/947.

Při stanovení dne účinnosti nově navrhované právní úpravy byla zohledněna předpokládaná délka legislativního procesu a přihlédnuto bylo rovněž k požadavku, jenž na datum účinnosti právních předpisů obecně klade zákon č. 309/1999 Sb., o Sbírce zákonů a o Sbírce mezinárodních smluv, ve znění pozdějších předpisů.

V Praze dne 25. ledna 2021

Předseda vlády:

Ing. Andrej Babiš v.r.

Ministr dopravy:

doc. Ing. Karel Havlíček, Ph.D., MBA v.r.