



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedy senátu Mgr. Aleše Sabola a soudců Mgr. Marka Bedřicha a JUDr. Jitky Hroudové ve věci

žalobců

A) V. P., trvale bytem D. 260, V. a **B) Ing. L. P.** trvale bytem D. 251, V., oba zastoupeni Mgr. Zbyňkem Láníkem, advokátem v Brně, Dřevařská 855/12, Brno

proti žalovanému:

Ministerstvo dopravy, sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1,

za účasti osob zúčastněných na řízení

1) **město Vlašim**, sídlem Jana Masaryka 302, Vlašim, Zast. JUDr. Petrem Živnůstkou, advokátem v Benešově, Masarykovo nám. 225

2) **Aeroklub Vlašim**, zapsaný spolek, sídlem Domašín 273, Vlašim Letiště,

o žalobě na zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 2. 2016, č.j.: 33/2015-220-LET/6,

takto:

- I. Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 9. 2. 2016, č.j. 33/2015-220-LET/6, e ruší a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení,
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobcům náklady řízení ve výši 47530 Kč a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám zástupce žalobců.

III. Osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Žalobci se žalobou domáhali zrušení rozhodnutí žalovaného Ministerstva dopravy – odboru civilního letectví ze dne 9. 2. 2016, č.j. 33/2015-220-LET/6, kterým bylo zamítnuto pro nedůvodnost odvolání žalobců proti rozhodnutí Úřadu pro civilní letectví ze dne 14. října 2015, č.j. 7920-15-701, jímž bylo žadateli městu Vlašim vydáno povolení k provozování vnitrostátního letiště Vlašim.
2. Řízení o vydání povolení k provozování letiště před Úřadem pro civilní letectví (dále také jako „úřad“) bylo zahájeno na základě žádosti Města Vlašim ze dne 18. 2. 2015. Žadatel se dle ustanovení § 30 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví (dále také jako zákon o civilním letectví, popř. zákon) domáhal vydání povolení k provozování letiště Vlašim, kdy se žadatel označil za vlastníka letiště a současně v rámci příloh předložil geometrický plán letiště s vyznačenými pozemky užívanými k letovému provozu, a tudíž tvořícími letiště ve smyslu ust. § 2 odst. 7 cit. zákona. Žadatel předmětné pozemky rozdělil do kategorií, kdy u některých doložil, že je sám jejich vlastníkem, nebo se nalézají ve vlastnictví Aeroklubu Vlašim (dále také jako „aeroklub“), se kterým Město Vlašim uzavřelo dne 2. 1. 2009 dohodu o spolupráci při provozování veřejného vnitrostátního letiště Vlašim. U dalších dokládal zajištění jiného práva prostřednictvím přiložených nájemních a podnájemních smluv či souhlasů vlastníků s provozováním letiště. U jednoho z pozemků se dovolával v dané době nepravomocného rozhodnutí o zřízení věcného břemene provozování letiště dle ust. § 30a zákona o civilním letectví. Poslední kategorii pak tvořily pozemky, u kterých žadatel konstatoval nedosažení dohody s vlastníky s tím, že složil částku dle znaleckého posudku odpovídající výši nájemného do advokátní úschovy.
3. Vzhledem k tomu, že žadatel nedoložil vlastnické ani jiné právo ani souhlas vlastníka k části pozemků tvořících letiště, vyzval jej úřad k doplnění dokladů osvědčujících právní vztah k těmto pozemkům. Řízení bylo z tohoto důvodu opakovaně přerušováno. S ohledem na finální vyjádření žadatele, který uvedl, že tyto správním orgánem tvrzené nedostatky nebude odstraňovat s tím, že vztahy k pozemkům bude řešit až po udělení povolení v rámci soudního řízení o zřízení věcných břemen, vydal úřad rozhodnutí na základě nedoplněných podkladů. Žádosti o vydání povolení provozovat veřejné vnitrostátní letiště Vlašim úřad vyhověl s tím, že současně uložil žadateli povinnost skládat do úřední úschovy nájemné za nevypořádané letištní pozemky až do doby dosažení dohody s vlastníky pozemků nebo do rozhodnutí soudu o zřízení věcného břemene.
4. V odůvodnění svého rozhodnutí úřad konstatoval splnění požadavků daných §§ 27, 28 a § 30 odst. 1, odst. 2 písm a) a b) zákona o civilním letectví. Výhrady části účastníků však existovaly ke splnění podmínek daných ust. § 30 odst. 2 písm. c) citovaného zákona požadujících doložení žádosti o povolení provozovat letiště doklady, který osvědčují, že žadatel je vlastníkem letiště nebo že má jiný právní vztah k letišti, a dokladem osvědčujícím souhlas vlastníka letiště s provozováním letiště, není-li vlastník současně provozovatelem letiště. Úřad proto podrobněji v odůvodnění rozvedl, na základě jakých skutkových a právních skutečností došel k závěru o splnění této podmínky. V první řadě konstatoval, že žadatel sice v žádosti uvádí, že je vlastníkem letiště, ale v situaci, kdy sám dokládá nájemní, podnájemní smlouvy a souhlasy

vlastníků pozemků, na kterých se letiště nachází, je zřejmé, že žadatel vlastníkem letiště ve smyslu § 2 odst. 7 zákona o civilním letectví není a žadateli s ohledem na předložené dokumenty a údaje evidované v katastru nemovitostí svědčí vlastnické právo pouze k některým letištním pozemkům; u další části pozemků dokládá ve smyslu citovaného ustanovení "jiný právní vztah" formou nájemních a podnájemních smluv nebo "souhlas" vlastníka.

5. Rozhodnutí založil na právním názoru, dle kterého je sice ustanovení § 30 odst. 2 písm. c) zákona o civilním letectví vykládáno v praxi tak, že žadatel je v rámci řízení o vydání povolení provozovat letiště povinen předložit podklady osvědčující právní vztah k letišti jako celku, tedy jak letištním stavbám, tak k letištním pozemkům, na nichž se tyto letištní stavby nachází, nicméně tato ustálená praxe se týká pouze řízení, kdy žadatel žádá o vydání provozního povolení pro letiště, které je již provozováno jiným subjektem, neboli se snaží převzít provozování letiště. Tento výklad však nelze použít v případě letiště Vlašim, kdy využívání existujícího komplexu letištních staveb k vlastníkem zamýšlenému účelu vyžaduje veřejnoprávní povolení a historicky existující letiště není již téměř 5 let provozováno, protože se žadateli ani s ním ve shodě jednajícímu aeroklubu nedaří vypořádat právní vztahy ke všem letištním pozemkům. Situaci nelze řešit podle ustanovení § 30a zákona o civilním letectví, jelikož to dává možnost žádat o zřízení odpovídajícího věcného břemene pouze provozovateli letiště (přitom letiště Vlašim bylo provozováno ke dni 31. prosince 2009, ale aktuálně žádného provozovatele nemá, když povolení k provozování letiště bylo tehdejšímu provozovateli zrušeno v návaznosti na vypovězení nájemních smluv pro neplacení sjednaného nájemného). Úřad následně zaujal právní názor, že po žadateli není v takovéto situaci možné požadovat doložení jiného právního vztahu a za dostatečný právní vztah k předmětným pozemkům lze považovat již skládání částek odpovídajících nájemnému do úřední úschovy.
6. Úřad se v odůvodnění rozhodnutí rovněž vypořádal s dalšími námitkami, připomínkami a oznámeními účastníků V. P. a Ing. L. P. Co do otázky vlastnického práva k letištní dráze odkázal na svůj závěr o tom, že žadatel není vlastníkem letiště a letiště je tvořeno souborem pozemků, z nichž pouze část je ve vlastnictví žadatele a aeroklubu jednajícího s ním ve shodě. S námitkou neplatnosti žadatelem předložených nájemních smluv z důvodu, že vlastníci dotčených nemovitostí mají k předmětným pozemkům již uzavřeny jiné nájemní smlouvy s jiným účelem užívání, se úřad vypořádal odkazem na to, že žadatel splnil podmínky dané zákonem tím, že předložil nájemní smlouvy na provozování letiště v souladu s platným územním plánem města Vlašim, přičemž úřad není kompetentní k posuzování případných rozporů ve smluvních závazcích mezi soukromými subjekty.
7. Předmětné rozhodnutí včasným odvoláním napadl Ing. L. P., V. P., J. B. a J. B. Žalované Ministerstvo dopravy následně žalobou napadeným rozhodnutím zamítlo odvolání jako nedůvodná a prvostupňové rozhodnutí potvrdilo v celém rozsahu. V rámci odůvodnění podrobněji rozebíraném níže se v principu ztotožnilo se skutkovými a právními závěry úřadu, které dále rozvinulo.
8. Žalobci rozhodnutí ministerstva napadli včasnou žalobou proti rozhodnutí správního orgánu ve všech jeho výrocích. Napadené rozhodnutí považují v první řadě za nezákonné, namítají rovněž vady rovněž řízení, pro které je rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů ve smyslu ust. § 76 odst. 1 písm. a) s.ř.s.,

dále to, že skutkový stav, který vzal správní orgán za základ napadeného rozhodnutí, je v rozporu se spisy nebo v nich nemá oporu anebo vyžaduje rozsáhlé nebo zásadní doplnění ve smyslu ust. § 76 odst. 1 písm. b) s.ř.s. Dle žalobců opřel žalovaný své rozhodnutí o skutečnosti v řízení nezjišťované, zjištěné v rozporu se zákonem anebo takové, u kterých není zřejmé, zda a na základě jakých důkazů k nim žalovaný došel.

9. Konkrétně v žalobě namítli, že povolení bylo vydáno, aniž by byly vypořádány majetkoprávní vztahy k pozemkům, na nichž má být letiště provozováno. Úřad vyšel z nájemních smluv, aniž by náležitě přezkoumal jejich platnost, ačkoliv byl v předchozím řízení upozorněn žalobci na skutečnost, že vlastníci pozemků jsou vázáni nájemními smlouvami, které jim neumožňují platně uzavřít nájemní smlouvy na provozování letiště a žadatelem předložená podnájemní smlouva je vázána na nájemní smlouvu, která již skončila. Dále poukázali na to, že žadatel k části pozemků nedoložil skutečný právní vztah a žalovaný se nesprávně spokojil s tím, že žadatel údajně skládá do advokátní úschovy částku odpovídající obvyklé výši nájemného za pozemky, u kterých mu nesvědčí žádný titul k jejich užívání. Skládání částky do advokátní úschovy není přípustným způsobem doložení jiného právního vztahu k pozemkům. Namítli, že pro stanovení poměrů pozemků byl použit geometrický plán, který neodpovídá reálnému dělení pozemků. Odmítli pak právní závěr žalovaného, dle kterého lze s odkazem na veřejný zájem na provozování letiště v zájmu (dle žalobců navíc špatně určené) většiny vlastníků zasahovat do práv menšinových vlastníků. Neodůvodněný je závěr o „právní“ existenci vzletová a přistávací dráhy jako stavby ve smyslu nemovité věci, kdy návazně napadli závěr, že je dráha ve vlastnictví aeroklubu. Nezákonný je postup, kdy úřad nejprve vyžadoval odstranění nedostatků žádosti a k tomuto přerušil řízení, nicméně následně ukončil správní řízení, aniž by k odstranění nedostatků došlo. Nezákonným je i výrok prvostupňového rozhodnutí, neboť nebylo vydáno pouze povolení k provozování letiště, nýbrž povolení k provozování veřejného vnitrostátního letiště, kdy dle žalobců je možné určení typu letiště až poté, co je uděleno povolení k provozování letiště.
10. Žalovaný v rámci svého vyjádření odmítl argumentaci žalobců. Vydané rozhodnutí je srozumitelné a dostatečně odůvodněné. Poukázal na specifika řízení o povolení provozování letiště, které neslouží k řešení soukromoprávních sporů účastníků a dále v zásadě zopakoval argumentaci obsaženou v napadeném rozhodnutí, kdy mimo jiné ve vztahu k výše uvedeným argumentům žalobců zdůraznil, že ze strany správních orgánů nebylo nikdy zpochybňováno, že se letecká stavba vzletové a přistávací dráhy fakticky nachází na pozemcích několika desítek vlastníků. Obdobně ani správní orgány žalobci zmiňovaný geometrický plán nepovažovaly za veřejnou listinu; plán sloužil pouze k účelu, který byl popsán v napadeném rozhodnutí. Žalobu proto navrhl pro nedůvodnost zamítnout.
11. Na vyjádření žalovaného reagovali žalobci replikou, ve které v zásadě zopakovali a upřesnili svou argumentaci zejména k otázce existence přistávací dráhy, absenci zákonného podkladu k omezení práv menšinových vlastníků pozemků, k nesplnění podmínek pro stanovení druhu letiště a k nedoložení právního vztahu ke všem letištním pozemkům.
12. Město Vlašim coby žadatel o provozování letiště uplatnilo v řízení práva osoby zúčastněné na řízení, vstoupilo do řízení a vyjádřilo se k podané žalobě. Proti argumentu ochrany vlastnického práva žalobců namítlo rozhodnutí Nejvyššího

správního soudu ze dne 11. 12. 2014, sp. zn. 10 As 57/2014, dle kterého lze z ustanovení zákona o civilním letectví dovodovat záměr zákonodárce na zachování provozování letišť a možnost omezení vlastnického práva vlastníka pozemků. Namítl, že k omezení práv vlastníků pozemků nedošlo v důsledku napadeného rozhodnutí, ale je důsledkem skutečnosti, že pozemky jsou součástí existujícího letiště, čemuž odpovídá platný územní plán. Provozování letiště pak považuje za zákonnou povinnost vlastníků takovýchto pozemků. K vadě skutkových zjištění co do nezákonného určení vlastnictví stavby vzletové a přistávací dráhy nemohlo dojít, jelikož správní orgán řešil právní vztah k letišti jako celku. Město nepopírá, že nedošlo k doložení právního vztahu k 100 % komponent letiště, ale staví proti tomuto argumentu právní názor, že takovýto požadavek za zákona o civilním letectví nevyplývá, a naopak z ustanovení § 27 odst. 3 citovaného zákona dovoduje možnost vlastníků 50 % letištních pozemků požádat o provozování letiště.

13. Do řízení jako osoba zúčastněná na řízení dále vstoupil Aeroklub Vlašim, zapsaný spolek, který dle zaslání vyjádření považuje případné zrušení napadeného rozhodnutí za zásah do svých práv, v důsledku kterého by nemohl využívat svůj majetek tvořený částí leteckých pozemků, souborem leteckých staveb, zařízení letiště a stavby vzletové a přistávací dráhy k jejich účelu a nemohl by dále realizovat hlavní činnost spolku.
14. K tomuto vyjádření žalobci replikou odmítli argumentaci o převážení veřejného zájmu na provozování letiště nad ochranou menšinových vlastníků pozemků. Úmysl zákonodárce zachovat provoz legálně zřízených a provozovaných letišť ve smyslu citovaného rozhodnutí Nejvyššího správního soudu není aplikovatelný v souzené věci, neboť nejde o legálně provozované letiště požívající ochrany.
15. Soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který byl v době rozhodování správního orgánu.
16. Při jednání účastníci řízení setrvali na svých procesních stanoviscích i na skutkové a právní argumentaci. Město Vlašim jako osoba zúčastněná na řízení nabídla žalobcům uskutečnění dalších jednání směřujících k uzavření dohody ohledně sporných pozemků. Ze strany osob zúčastněných na řízení bylo poukazováno na veřejný zájem na provozování letiště v daném regionu, přitom takovému veřejnému zájmu by měla být poskytnuta ochrana.
17. Soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který byl v době rozhodování správního orgánu. Soud shledal žalobu důvodnou.
18. K námitce nepřezkoumatelnosti spočívající v nedostatku důvodů rozhodnutí lze konstatovat, že z rozhodnutí je seznatelné, jaké skutečnosti vzal žalovaný za podklad svého rozhodnutí, jakými úvahami se řídil při hodnocení důkazů, podle které právní normy rozhodl, jak se vypořádal s námitkami účastníků, proč jimi předestírané skutečnosti považoval za nerozhodné a jejich námitky za liché, mylné nebo vyvrácené. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí nezakládá samotná skutečnost, že se žalovaný odmítl některými směry argumentace účastníků dále zabývat, pakliže dostatečně odůvodnil, z jakých důvodů považoval závěry, které by z nich plynuly za nepodstatné pro rozhodnutí ve věci, anebo v rámci odůvodnění jasně vymezil skutkovou a právní konstrukci ze které vycházel a které lze dovodit, že mimo ně stojící skutkové

okolnosti či právní argumenty z logiky věci nemohly mít na rozhodnutí ve věci relevantní vliv. V žádném případě nelze spatřovat nepřezkoumatelnost rozhodnutí v pouhém nesouhlasu žalobců s důvody, pro které se žalovaný odmítl některými jejich argumenty dále zabývat.

19. Ohledně námitky, že správní orgán vzal za základ svého rozhodnutí skutkový stav, který je v rozporu se spisy nebo v nich nemá oporu anebo vyžaduje rozsáhlé nebo zásadní doplnění, došel soud k závěru, že ani v tomto ohledu není žaloba důvodná. Z napadeného i prvostupňového rozhodnutí je zřejmé, že správní orgány rozhodovaly na základě skutkového stavu plynoucího z předložené žádosti o provozování letiště, jejíž součástí byl soubor dokumentů, kterými žadatel osvědčoval právní vztahy k části letiště. Ani žalobci nijak nezpochybňují, že k předložení tohoto souboru došlo. Rovněž nejsou rozpory ohledně toho, že k části pozemků nebylo doloženo vlastnické právo, nájemní či podnájemní smlouva, věcné břemeno ani jiný právní vztah, vyjma toho, že se na daných pozemcích fakticky nachází vzletová a přistávací dráha a žadatel skládá do úschovy částku, kterou považuje za odpovídající výši nájemného za jejich užívání. Námitka žalobců tak fakticky nesměřuje k tomu, že by žalovaný vyšel ze skutkového stavu, který by byl v rozporu se spisy či v něm neměl oporu, ale k tomu, že nesouhlasí s tím, že správní orgány ve správním řízení přes jejich námitky akceptovaly skutkový stav dle těchto dokumentů. Postup správního orgánu, který provedl dokazování ke zjištění stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti pouze v rozsahu, který považoval za nezbytný s ohledem na jím zastávaný právní názor, nepředstavuje vadu řízení, ale naopak plně odpovídá intencím ustanovení § 3 správního řádu, které klade na správní orgány požadavek, aby postupovaly efektivně a skutkový stav zjišťovaly v rozsahu nezbytném pro rozhodnutí.
20. Je zřejmé, že některé v žalobě namítané vady jsou důsledkem jistého nepochopení úvah správních orgánů, jde tedy o situaci domnělé nepřezkoumatelnosti a domnělého rozhodování v rozporu se skutkovým stavem plynoucím ze spisu, když na základě odůvodnění rozhodnutí žalobci došli k tomu, že správní orgány rozhodovaly částečně na základě odlišných závěrů a úvah, než těch, které byly popsány v jejich rozhodnutích (přinejmenším ve vztahu k rozhodnutí žalovaného lze konstatovat, že z odvolání a jeho doplnění bylo možné dovodit, že žalobci chápou význam některých částí odůvodnění prvostupňového rozhodnutí odlišně, bylo tedy vhodné dbát při odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí zvýšenou měrou o jasnost a srozumitelnost příslušných pasáží).
21. V tomto ohledu jde v první řadě o žalobci v žalobě (bod III) i předcházejícím řízení opakovaně vznášený argument, že vzletová a přistávací dráha právně neexistuje a aeroklub nemůže být jejím vlastníkem. Námitka nedostatku odůvodnění, rozporu skutkových závěrů se spisem ani „nezákonného určení vlastnictví“ v tomto ohledu nemůže být důvodná, protože v rozhodnutí prvostupňovém ani v napadeném rozhodnutí správní orgány neargumentují existencí dráhy ve smyslu věci odlišné od pozemků, natož pak neurčují, kdo by měl být jejím vlastníkem. Žaloba v tomto bodě napadá pouze domnělé vady, které zřejmě vznikly v důsledku používání termínu stavba ve smyslu zákona o civilním letectví, které je zaměňováno se stavbou ve smyslu nemovité věci odlišné od pozemku ve smyslu občanského zákoníku.
22. Je pravdou, že v podané žádosti o povolení provozování letiště je uvedeno, že žadatel je vlastníkem letiště a že aeroklub je vlastníkem dráhy. Úřad se ve svém

prvostupňovém rozhodnutí podrobněji nevyjádřil k otázce existence vzletové a přistávací dráhy coby stavby, která by byla nemovitou věcí a tudíž by mohla být předmětem vlastnického práva nezávisle na pozemku. V rámci svého rozhodnutí konstatuje, že žadatel není vlastníkem letiště a s ohledem na předložené rozkreslení pozemků tvořících letiště ve smyslu zákona o civilním letectví (faktické používání k letovému provozu) zkoumal otázku vlastnictví či jiného právního vztahu žadatele k jednotlivým letištním pozemkům. Ač odůvodnění rozhodnutí úřadu není možné z hlediska jasnosti a srozumitelnosti považovat za ideální, je z něj zcela zřejmé, že pro jeho rozhodnutí bylo podstatné zkoumání vztahu k pozemkům, do kterého dle předloženého plánu mělo letiště zasahovat a nikoliv otázka existence dráhy jako věci odlišné od pozemků. K námitce účastníků k nedoložení vlastnického práva aeroklubu k dráze ostatně úřad výslovně odkazuje na svůj závěr o tom, že je třeba řešit právní vztahy k jednotlivým pozemkům.

23. Žalovaný se v návaznosti na (i tento aspekt napadající) odvolání, vyjádřil v odůvodnění napadeného rozhodnutí k otázce charakteru vzletové a přistávací dráhy již rozsáhleji. Považuje ji za prokazatelně existující "specifickou stavbu", bez které by letiště nemohlo historicky fungovat a tudíž nelze o její existenci pochybovat bez nutnosti podrobnějšího dokazování. Za situace, kdy dle předložených dokumentů Ministerstvo obrany popírá, že by bylo historicky vlastníkem či investorem stavby, dovodil žalovaný skutkový závěr, že jediným subjektem, který mohl v předmětné době být investorem stavby, byla místní organizace SVAZARMu, jejímž je aeroklub právním nástupcem. Dále konstatoval, že to, zda tomu tak skutečně je či není, a zda tudíž aeroklubu svědčí práva investora ve smyslu stávající právní úpravy, by bylo možné řešit v rámci soudního sporu, ale nikoliv v rámci správního řízení o povolení provozovat letiště. Žalovaný tudíž výslovně neuvedl, zda dráhu považuje či nepovažuje za stavbu ve smyslu věci odlišné od pozemků, na kterých leží, byť ze zmínky o „specifičnosti“ stavby a argumentaci směřující toliko k ochraně práv investora a nikoliv k ochraně vlastnického práva lze dovodit, že k dráze jako k samostatné stavbě nepřistoupil.
24. Bez ohledu na tuto potenciální nejasnost k posouzení letištní dráhy je z odůvodnění napadeného rozhodnutí zřejmé, že rozhodnutí nezaložil na skutkovém závěru, že by aeroklub byl vlastníkem dráhy, ale na závěru, že dle jeho právního názoru (viz níže) byl dostatečně doložen vztah k letišti jako celku.
25. K samotné podstatě věci soud uvádí, že podmínky, za kterých může být provozováno letiště, stanoví § 27 zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví. Dle odst. 1 cit. ustanovení může být letiště provozováno právnickou osobou se sídlem nebo fyzickou osobou s trvalým pobytem v České republice na základě povolení, které může vydat úřad na základě písemné žádosti. Odst. 2 cit. ustanovení stanoví formální podmínky co do věku, způsobilosti, bezúhonnosti a odborné způsobilosti. Odst. 3 cit. ustanovení pak ukládá úřadu vydat přednostně povolení k provozování letiště žadateli, který prokáže, že je vlastníkem nadpoloviční výměry letištních pozemků. V takovém případě má původní provozovatel nárok na náhradu, která se stanoví zejména s ohledem na výši a trvání investic účelně vynaložených v souvislosti s letištem.
26. Ustanovení § 30 cit. zákona stanoví požadavky na obsah žádosti o povolení provozování letiště, kdy vedle formálních požadavků (uvedení údajů k žadateli, doložení existence právnické osoby) je požadováno označení vlastníka letiště, není-li

- totožný s provozovatelem (ust. § 30 odst. 1 písm. a) cit. zákona), doložení dokladu odborné způsobilosti (ust. § 30 odst. 2 písm. b) cit. zákona) a doložení dokladů osvědčujících, že žadatel je vlastníkem letiště nebo že má jiný právní vztah k letišti, a doklady osvědčující souhlas vlastníka letiště s provozováním letiště, není-li vlastník současně provozovatelem letiště (§30 odst. 2 písm. c) zákona).
27. Povolení k provozování letiště zaniká dle ust. § 34 písm. a) rozhodnutím úřadu o zrušení povolení, mimo jiné v případě, pokud provozovatel přestane splňovat předpoklady pro vydání povolení a také dle písm. d) citovaného ustanovení právní mocí povolení provozovat letiště vydaného žadateli, který prokázal, že je vlastníkem nadpoloviční většiny výměry letištních pozemků.
28. Pojem letiště vykládá ust. § 2 odst. 7 cit. zákona, jako územně vymezenou a vhodným způsobem upravenou plochu včetně souboru leteckých staveb a zařízení letiště, trvale určenou ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím. V odst. 8 cit. ustanovení je pak definován letištní pozemek jako jakýkoliv pozemek, na němž se nachází letiště nebo jeho část.
29. Z citovaných ustanovení vyplývá, že zákon o civilním letectví počítá s několika situacemi, ve kterých se může žadatel o povolení k provozování letiště nacházet. Nejjednodušší možností je situace, kdy je žadatel vlastníkem letiště, ve smyslu vlastnictví všech částí tvořících letiště dle výše citovaného výkladového ustanovení. V takovém případě bude letiště možné považovat za hromadnou věc ve smyslu ustanovení § 501 občanského zákoníku, coby soubor jednotlivých věcí náležejících téže osobě, který je považován za jeden předmět nesoucí společné označení a pokládáný za jeden celek. V takovém případě by ke splnění podmínky dané ust. § 30 odst. 2 písm. c) zákona postačovalo doložení vlastnického práva žadatele. Z logiky věci pak nepřichází v úvahu konflikt mezi vlastníky různých částí letiště a takovýto vlastník, má možnost s ohledem na ustanovení § 27 odst. 3 cit. zákona získat povolení k provozování přednostně, jinak řečeno získání vlastnictví letiště dává vlastníkovu možnost převzít letiště od dosavadního provozovatele. Další možností je situace, kdy letiště jako celek vlastní jeden subjekt odlišný od žadatele, v takovém případě jde opět o situaci v zásadě nekomplikovanou, žadatel o vydání povolení musí prokázat právní vztah k letišti (např. nájem letiště), či předložit souhlas vlastníka s provozováním letiště.
30. Komplikované situace mohou nastat v případech, kdy soubor věcí tvořících letiště nemají jednoho vlastníka. Právě o takovouto situaci jde v případě letiště Vlašim, kdy žalobci jsou vlastníky pozemků, které jsou leteckými pozemky ve výše uvedeném smyslu, tvořícími součást letiště a nesouhlasí s tím, aby jejich pozemky byly žadatelem k provozování letiště užívány, respektive nesouhlasí s takovýmto užíváním, aniž by nejprve došlo k uzavření odpovídající smlouvy (což se dosud nepodařilo). S ohledem na právní stanovisko úřadu ze dne 21. 8. 2009 založené ve spise, soud raději výslovně poznamenává, že letiště, jehož jednotlivé komponenty se nachází ve vlastnictví různých osob nelze považovat za věc hromadnou dle výše citovaného ustanovení platného občanského zákoníku, na rozhodování o letišti jako celku nelze použít ustanovení o rozhodování spoluvlastníků.
31. Žalobou napadené rozhodnutí je založeno na právním názoru, že ustanovení § 30 odst. 2 písm. c) zákona přinejmenším v situacích, kdy jde o letiště, které v dané době nemá

provozovatele, nevyžaduje doložení vlastnictví či jiného právního vztahu ke všem věcem tvořícím součást letiště, či respektive považuje za dostačující skládání dostatečné peněžité částky do úschovy. Žalovaný dovozuje veřejný zájem na provozování letiště, jenž ve spojení se zájmy vlastníků účelově určeného majetku, který nelze bez povolení užívat k stanovenému účelu, převažuje nad zájmem ochrany práv vlastníků, s nimiž se nepodařilo dosáhnout dohody o provozování letiště. Je mimo jiné odkazováno na ustanovení § 27 odst. 3 cit. zákona, kterým je dokládán úmysl zákonodárce upřednostnit většinového vlastníka a na ustanovení § 30a umožňujícího soudně zřídit věcné břemeno provozování letiště bez ohledu na nesouhlas dotčených vlastníků, přičemž je považováno za mezeru v zákoně, že možnost žádat zřízení tohoto práva přiznává pouze provozovateli letiště existujícího ke dni 31. 12. 2009 a nezmiňuje jakým způsobem vyřešit vztahy k letišti v případě, že letiště k danému datu sice existovalo, ale nemá provozovatele legitimovaného k podání návrhu na zřízení věcného břemene.

32. Pokud jde o ustanovení § 27 odst. 3 zákona, je výklad provedený žalovaným, resp. správním orgánem I. stupně, mylný. Toto ustanovení není ustanovením speciálním ve vztahu k ust. § 30 odst. 2 písm. c) zákona v tom smyslu, že by umožňovalo získat povolení vlastníku nadpoloviční většiny letištních pozemků bez ohledu na to, zda a jakým způsobem má zajištěnu možnost užívání zbylých částí letiště. Ustanovení nezakládá samostatné právo většinového vlastníka získat povolení bez ohledu na splnění ostatních podmínek, ani žádným způsobem nemodifikuje rozsah podmínek pro vydání povolení či náležitosti žádosti obecně stanovenými předmětnými ustanoveními zákona o civilním letectví. Ustanovení § 27 odst. 3 cit. zákona toliko zakládá právo na přednostní vydání povolení vlastníku většiny rozlohy letištních pozemků, neboli směřuje na situace, kdy dojde ke střetu několika žádostí o vydání povolení, či ke střetu vydaného povolení a žádosti o nové povolení. Pro tyto případy ukládá Úřadu upřednostnit žádost vlastníka nadpoloviční výměry letištních pozemků oproti žadateli či provozovateli, který má ve vztahu k pozemkům „slabší právo“. Vždy však musí žadatel disponovat právem k letištním pozemkům v celém jejich rozsahu. To, že ustanovení směřuje především k případům tzv. převzetí provozování letiště, dokládá věta druhá a třetí citovaného odstavce, která řeší otázku náhrady původnímu provozovateli, poukázat lze rovněž na již výše citované ustanovení § 34, dle kterého zaniká vydáním povolení takovému vlastníku předchozí povolení bez ohledu na to, že původní provozovatel nemusel přestat splňovat podmínky provozování. K této právní otázce se shodně vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozhodnutí ze dne 15. prosince 2017 ve věci sp. zn. 6 As 219/2017. V něm soud dospěl k závěru, že § 27 odst. 3 zákona o civilním letectví nezbavuje žadatele s přednostním právem na povolení povinnosti doložit právní vztah k letišti. Nejvyšší správní soud uznal, že získání jiného právního vztahu či souhlasu s provozováním letiště od všech vlastníků jeho částí může být značně obtížné, ale „*tento argument nemůže převážet nad výslovným zněním zákona a zcela logickým požadavkem na to, aby osoba, která takové letiště hodlá provozovat, tak činila se svobodně daným souhlasem všech přímo dotčených subjektů*“.
33. Správní orgány a v důsledku i osoby zúčastněné na řízení argumentují nutností chránit veřejný zájem na provozování letiště i ochranu vlastníků jeho částí, které bez souhlasu ostatních vlastníků k provozování letiště nelze užívat. Argumentují rovněž tím, že ustanovením § 30a zákonodárce projevil úmysl umožnit omezení práv jednotlivých vlastníků v zájmu zachování letišť, které byly provozovány k 31. prosinci 2009

(předmětné ustanovení bylo doplněno do zákona novelou účinnou k 1. 1. 2010) tím, že provozovatelům umožnil žádat soud o zřízení odpovídajících věcných břemen. Svým výkladem se pak snaží překlenout mezeru v zákoně, kdy dle výkladu správního orgánu zákonodárce nepamatoval na případy, kdy letiště bylo provozováno k uvedenému datu, ale následně bylo povolení zrušeno, takže již dále neexistoval provozovatel, který by byl dle citovaného ustanovení oprávněn podat návrh na zřízení věcného břemene. Doplnění předmětného ustanovení bylo nepochybně vedeno záměrem posílit právní postavení provozovatelů letišť s nevypořádanou vlastnickou strukturou, kdy s ohledem na historické aspekty nebylo výjimkou, že provozovatel letiště musel dle zákona mít doložené právní vztahy k desítkám pozemků různých vlastníků, kdy vlastnictví jednotlivých pozemků bylo případně dále roztrženo mezi spoluvlastníky, z nichž někteří ani nemuseli být kontaktní či známí. Zřízení věcného břemene zákonodárce podmínil tím, že se provozovateli letiště právo k letištnímu pozemku nepodařilo získat dohodou, přičemž současně musí veřejný zájem na provozování letiště převažovat nad zájmem na zachování dosavadních práv vlastníka letištního pozemku. Zákonodárce také výslovně omezil možnost podání návrhu na provozovatele letišť existujících k 31. prosinci 2009, neboli zřejmě chtěl vyřešit situaci provozovatelů, pro které bylo z historických důvodů velmi obtížné až prakticky nemožné vyřešit vztahy ke všem letištním pozemkům, respektive je vyřešit s takovou mírou budoucí jistoty, aby mohli letiště provozovat či do něj investovat bez obav, že např. v důsledku vypovězení jedné jediné nájemní smlouvy k části letištní plochy přijdou o povolení k provozu. Uvedené ustanovení odpovídá principu ochrany legitimních očekávání, kdy zákonodárce v zájmu ochrany provozovatelů, kteří neměli historicky možnost postavit provozování letiště na dostatečně pevný právní základ, poskytl ochranu ve formě možnosti zřízení věcného břemene, pokud v kontextu veřejného zájmu bylo možné zajištění právní stability provozu letiště považovat za dostatečný důvod pro zásah do soukromých práv vlastníků dotčených pozemků. Tyto důvody však neobstojí ve vztahu k budoucím provozovatelům, kteří již měli možnost své rozhodnutí stát se provozovateli zvážit v kontextu platné právní úpravy, která v zásadě ponechává na jejich uvážení na jak stabilním právním základě (vlastnictví, věcné břemeno, nájemní či podnájemní smlouva atd.) chtějí letiště provozovat. Je zřejmé, že úmyslem zákonodárce nebylo, aby zřizování věcných břemen provozování letiště soudem proti vůli vlastníků pozemků představovalo do budoucna normální, běžnou cestu k získání právního základu provozování letiště, ale touto cestou kdy s ohledem na společenský a právní vývoj došlo ke střetu zájmů jednotlivých vlastníků částí letiště a veřejného zájmu co nejspravedlivěji. S odkazem na svým charakterem mimořádné ustanovení ovšem nelze aprobovat extenzivní výklad zákona a dovozovat obecnou možnost upřednostnit veřejný zájem na provozování letiště nad zájmy menšinových vlastníků.

34. Lze pak pro doplnění konstatovat, že město Vlašim nebylo historickým provozovatelem letiště, tím byl aeroklub, kterému bylo rozhodnutí o provozování zrušeno v návaznosti na ztrátu právního důvodu užívání části letištních pozemků. Zrušení povolení k provozování letiště nepochybně představovalo rozhodnutí, které zasáhlo do možnosti vlastníků jednotlivých součástí letiště užívat svůj majetek k zamýšlenému účelu. Z tohoto důvodu měli možnost účastnit se řízení před správním orgánem, podat odvolání proti rozhodnutí a po vyčerpání opravných prostředků se proti rozhodnutí správního orgánu bránit žalobou podle soudního řádu správního. To,

že předmětné rozhodnutí nebylo úspěšně napadeno a tím zanikla možnost využívání letiště do doby, než bude získáno nové povolení (ať už aeroklubem či jiným subjektem), není přípustným argumentem pro vydání povolení v rozporu se zněním ustanovení § 30 odst. 2 písm. c) zákona o civilním letectví, či pro posuzování splnění kladených podmínek odlišně od jiných žádostí o povolení k provozování letiště.

35. Správní orgány pak fakticky nehodnotily splnění podmínek žádosti podle znění a účelu příslušné zákonné normy, nýbrž přistoupily k v daném kontextu účelové úvaze, že veřejný zájem a zájem vlastníků části letiště převažuje nad ochranou individuálního vlastníka, a po žadateli nelze spravedlivě požadovat více než skládání částky odpovídající nájemnému do úschovy, čímž podmínily vydané rozhodnutí. Jinak řečeno dovodily doložení právního vztahu v situaci, kdy sám žadatel akceptoval, že neexistuje vztah, který by mohl dokládat. Pakliže citované ustanovení požaduje doložení vlastnictví, jiného právního vztahu nebo souhlasu, nelze ani při maximálně extenzivním výkladu dovozovat, že by skládání částky odpovídající výši nájmu k pozemku schovateli neboli právní jednání, kterého se vlastník pozemku jakkoliv neúčastní, zakládalo právní vztah k cizímu pozemku. Složením částky vzniká vztah mezi složitelem a schovatelem. Občanský zákoník sice umožňuje, aby takováto smlouva byla ve prospěch třetí osoby (ust. §§ 1767, 1768 obč. zákoníku), nicméně takováto smlouva třetí osobu nemůže nijak zavazovat a rozhodně nemůže bez dalšího založit právo složitele k pozemku třetí osoby. Se složením částky do úschovy nespojuje vznik práv k pozemku ani zákon o civilním letectví ani jiný právní předpis.
36. Úřad v situaci, kdy žadatel, jak bylo uvedeno výše, musí dle zákona doložit vlastnictví, jiné právo či souhlas ke všem věcem tvořícím letiště, zatímco žádost města Vlašim od počátku přiznávala, že k části letištních pozemků se jí nepodařilo dosáhnout dohody s vlastníky, a proto v dané fázi toliko složilo peněžní prostředky do úschovy, postupoval řádně, když vyzval žadatele o doplnění žádosti. Skutečnost, že následně rozhodl bez doplnění žádosti, protože žadatel doplnění odmítl, nepředstavuje vadu řízení, jak namítají žalobci, nýbrž nezákonnost takového rozhodnutí. Úřad měl k dispozici žádost, kterou žadatel po poučení odmítl opravit či doplnit s tím, že nemůže dokládat neexistující skutečnosti. Správní orgán následně musel o žádosti rozhodnout, tedy posoudit, zda nedoplněná žádost splňuje podmínky dané zákonem a povolení vydat, či naopak žádost pro nesplnění podmínek zamítnout.
37. Pokud pak žalovaný akceptoval nesprávný právní názor úřadu a rozhodl na základě závěru, že není nutné požadovat splnění podmínek daných ustanovením § 30 odst. 2 písm. c) zákona o civilním letectví vůči všem součastem letiště, či respektive došel k závěru, že složení peněžní částky do úschovy lze považovat za „jiný právní vztah“ ve smyslu citovaného ustanovení, je nezákonné i jím vydané rozhodnutí.
38. Jak již bylo rozebráno výše, nelze citované ustanovení vykládat bez ohledu na jeho znění účelově podle toho, o jakou situaci se jedná, a pro některé případy požadovat doložení právního vztahu ke všem částem věcí tvořících letiště ve výše definovaném smyslu a v jiných případech se spokojit s tím, že právní vztah je doložen pouze k větší či menší části letiště. Pro úplnost lze pak uvést, že Soud vychází z právního závěru, že dle § 30 odst. 2 písm. c) zákona je nutné doložit vlastnictví, jiný právní vztah či souhlas k letišti jako celku, tedy i ke všem pozemkům, které jsou užívány jako vzletová a přistávací dráha a to bez ohledu na to, zda jde o žádost o provozování nového letiště, existujícího letiště bez provozovatele, či existujícího letiště s provozovatelem (tedy

převzetí provozování). Rozdílný výklad citovaného ustanovení správním orgánem v závislosti na okolnostech případu nemá podklad v citovaném ustanovení ani v zákoně o civilním letectví jako celku. Výklad spojení „k letišti“ tak, že v některých případech postačí „k části letiště“ není přípustným výsledkem použití výkladových metod, správní orgán v zásadě postupuje při výkladu teleologicky a na základě jím (navíc chybně – viz výše) dovozovaného úmyslu zákonodárce vykládá ustanovení v rozporu s jeho zněním, logickým (pokud by zákonodárce chtěl normu, která by umožňovala žádat jak v případě doložení vztahu k letišti či části letiště, zřejmě by to slovně vyjádřil obdobně, jako např. vymezil jaký podíl na pozemcích je nutný k založení přednostního práva), systematickým (ochranu zachování provozu letišť řeší jiné ustanovení) i historickým výkladem (skutečnost, že k provozování nestačí vlastnictví části letiště bylo důvodem, proč novelizací bylo umožněno provozovateli řešit neuspořádané vztahy návrhem na zřízení věcného břemene – *a contrario* zákonodárce neřešil situaci tím, že by slevil z požadavku na právní vztah k letišti).

39. Pokud pak jde o výklad spojení „jiný právní vztah“, jde o formulaci, která úmyslně ponechává prostor pro správní uvážení, aby správní orgán mohl dle okolností případu zvážit, zda ten který doložený právní vztah odpovídá smyslu normy (doložení existence soukromoprávního titulu k užívání letiště k provozování letiště). Předmětný případ, kdy správní orgán považuje za „jiný právní vztah“ pouze úmysl žadatele o budoucí získání právního titulu k užívání pozemků, jehož vážnost dokládá skládáním částky, kterou by bylo možné v budoucnu použít k úhradě nájmu v případě uzavřené nájemní smlouvy, či ke kompenzaci za zřízení věcného břemene, pakliže se ho žadatel v budoucnu soudně domůže, představuje vybočení z mezí zákonem předpokládaného správního uvážení, kdy orgán nejen nehodnotil druh právního vztahu podle smyslu ustanovení, ale došel k závěru o existenci vztahu, který neexistuje, ba dokonce se jeho existence ani žadatel nedovolával (viz výše zmíněná odpověď města Vlašim na výzvu k opravě žádosti, ve které město poukazuje na nemožnost doložení neexistujících skutečností).
40. S ohledem na výše uvedené závěry o nezákonném výkladu použité právní normy, se lze k dalším žalobním bodům vyjádřit pouze stručně, jelikož jejich posouzení nemůže mít již vliv na rozhodnutí soudu ve věci.
41. Namítané pochybení při zjištění skutkového stavu spočívajícího v nepřezkoumání platnosti nájemních a podnájemních smluv (bod IV), které správní orgány akceptovaly jako osvědčení právních vztahů k částem letiště, shledal soud nedůvodným. Mezi základní principy, ze kterých vychází platný občanský zákoník, je maximální omezení případů tzv. absolutní neplatnosti a upřednostnění koncepce relativní neplatnosti, kdy se k neplatnosti přihlídně pouze v případě, kdy se k tomu oprávněná osoba neplatnosti dovolá. Správní orgány se s námitkami žalobců v tomto ohledu řádně vypořádaly, když poukázaly na to, že žadatel o vydání povolení osvědčil jiné právo k části pozemků předložením nájemních a podnájemních smluv a souhlasy vlastníků, které splňovaly základní náležitosti a směřovaly k tomu, aby žadatel měl soukromoprávní titul potřebný k užívání letiště (samotné veřejnoprávní povolení je předpokladem provozování, ale nenahrazuje nutnost soukromoprávního titulu k užívanému majetku). Jestliže v následném řízení namítali neplatnost těchto titulů pouze žalobci, a to vůči právním vztahům, jejichž účastníky nebyli, správní orgány nepochybily, pokud odmítly platnost nájemních vztahů blíže přezkoumávat.

42. Ohledně bodu napadajícího skládání částky odpovídající nájemnému do úschovy (bod V), jde o bod, jehož bližší rozbor je bezpředmětný, jelikož naplnění zákonných podmínek v této skutečnosti bez ohledu na bližší podrobnosti (viz výše uvedený právní názor soudu) nespočívá. Skutková zjištění k tomu co, jak, komu bylo skládáno, či úvahy o způsobu výpočtu jsou bezpředmětná, jelikož nejde o skutečnosti, které by byly relevantní pro rozhodnutí ve věci, přitom žádný výpočet nemohl v daném případě vést k zákonnému rozhodnutí. Skutečnost, že správní orgány vyšly z geometrického plánu, který neodpovídá stavu zapsanému v katastru nemovitostí, není z výše uvedených důvodů podstatná, jelikož ani výpočet náhrad podle zapsaného stavu by nic nezměnil na důvodech nezákonnosti žalovaného rozhodnutí. V souvislosti s tímto plánem lze dále dodat, že není významné ani jeho použití pro úvahy nad tím, jaký podíl z letiště kdo z účastníků vlastní, jelikož, jak již bylo uvedeno výše, pro splnění podmínky dle ust. § 30 odst. 2 písm. c) zákona je nutné doložit právní vztah ke všem součástem letiště.
43. K námitce vadného závěru správních orgánů o vyčerpání možností dosažení dohody s vlastníky části pozemků (bod V) lze opět uvést, že jde o skutečnost, ke které správní orgány při právním posouzení věci nemohly přihlídnout jako ke skutečnosti rozhodné pro vydání rozhodnutí o žádosti. Úřad přezkoumává k podané žádosti splnění zákonných podmínek, důvody, pro které se podmínky žadateli nepodařilo naplnit a vyčerpání možností dohody není okolností, kterou by bylo na místě zkoumat s ohledem na možnost zmírnění výkladu zákonných podmínek (v tomto opět viz právní názor soudu výše). V tomto ohledu však soud při jednání apeloval na žalobce a osoby zúčastněné na řízení, aby uzavřely dohody, umožňující v důsledku provoz letiště povolit. Pozemky ve vlastnictví žalobců jsou mj. součástí přistávací dráhy letiště, pokud letiště historicky v dané lokalitě existuje a bylo také provozováno, nevidí soud rozumný důvod, proč by tomu tak nadále být nemělo. V tomto ohledu se soud (mimo právní rámec věci) ztotožnil s tvrzením osob zúčastněných na řízení o prospěšnosti letiště pro daný region.
44. K bodu VI žaloby namítající procesní pochybení spočívající v rozhodnutí úřadu bez toho, aby žadatel poskytl vyžadované doplnění, lze uvést, že rovněž nejde o vadu řízení. Jak již bylo výše zmíněno, žadatel k výzvě jasně sdělil, že svoji žádost doplňovat nehodlá a doplnění nepovažuje za potřebné s ohledem na jím zastávaný právní názor a pokud správní orgán dospěl ke stejnému správnímu názoru, nelze spatřovat vadu v nezjišťování skutečností nepodstatných pro rozhodnutí ve věci. Procesní pochybení soud nespatřuje rovněž v údajném spojení rozhodování o povolení k provozování letiště a určení typu letiště, jelikož z dotčených rozhodnutí a spisového materiálu je zřejmé, že k žádnému spojení dvou typů řízení nedošlo, rozhodnutí o tom, že dotčené letiště má charakter veřejného vnitrostátního letiště byla zapsána na základě předchozího rozhodnutí správního orgánu a před vydáním povolení bylo toto letiště evidováno jako veřejné vnitrostátní letiště bez provozovatele. Správní orgán toliko v rozhodnutí v rámci identifikace předmětného letiště uvedl, pod jakým typem je letiště evidováno (zánik povolení k provozování není dle ustanovení § 25a zákona o civilním letectví důvodem k výmazu letiště ani údaje o jeho typu), o nové rozhodnutí o druhu letiště ve smyslu ustanovení § 25 zákona o civilním letectví, jak se žalobci domnívají, zde nešlo, a tudíž o žádné protizákonné duplicitě nelze hovořit.

45. Lze shrnout, že rozhodnutí úřadu o povolení provozování letiště bylo vydáno na základě mylného závěru o splnění podmínky kladené na žádost ustanovením § 30 odst. 2 písm. c) zákona o civilním letectví. V rozhodnutí o podaných odvoláních se žalovaný ztotožnil s nesprávným právním výkladem použitým v napadeném rozhodnutí, jeho rozhodnutí je tak nezákonné. Soud tedy shledal podanou žalobu v části napadající nesprávné použití ust. § 30 odst. 2 písm. c) zákona o civilním letectví, důvodnou, a proto napadené rozhodnutí podle ustanovení § 78 odst. 1 soudního řádu správní zrušil pro nezákonnost. Právní názor soudu je pro žalovaného dle ust. § 78 odst. 5 soudního řádu správního pro další řízení závazný.
46. Výrok o nákladech řízení je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 1 věty první s.ř.s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Soud přiznal žalobcům s ohledem na výsledek řízení náhradu nákladů skládající se z náhrady zaplaceného soudního poplatku v částce 6 000 Kč (2 x 3 000 Kč) a soudního poplatku 2x1000 Kč za návrh na nařízení předběžného opatření, dále nákladů právního zastoupení v částce 47530 Kč, které byly stanoveny dle zákona č. 177/1996 Sb., advokátního tarifu z 6 úkonů právní služby (převzetí a příprava zastoupení, podání žaloby, replika na vyjádření žalované, replika na vyjádření Města Vlašim, návrh na vydání předběžného opatření a účast na jednání před soudem), kdy za jeden úkon náleží zvýšená sazba mimosmluvní odměny 4960 Kč (§ 11 odst. 1, § 7 bod 5, § 9 odst. 4 písm. d), § 12 odst. 4 advokátního tarifu) a dále režijní paušál ve výši 6x300 Kč (§ 13 odst. 3 advokátního tarifu), tedy celkem 31560 Kč. Soud zároveň přiznal žalobcům cestovné jejich zástupce k soudu podle a to v celkové výši 693,- Kč - cesta Brno – Praha – Brno (cesta veřejnou dopravou) a 4 x 100,- Kč za promeškaný čas za cestu z Brna do Prahy a zpět (§ 14 odst. 1 písm. a), odst. 3 advokátního tarifu). Celkem náklady řízení činí 47530,- Kč, včetně náhrady 21 % DPH z částky 32653 Kč, tj. 6877 Kč.
47. S ohledem na ustanovení § 64 soudního řádu správního ve spojení s ustanovením § 149 odst. 1 občanského soudního řádu soud uložil žalovanému povinnost hradit náhradu nákladů řízení k rukám zástupce žalobců, lhůtu k plnění pak stanovil s ohledem na nutnou administraci na straně žalovaného třicetidenní.
48. O náhradě nákladů osob zúčastněných na řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 5 s.ř.s. *a contrario*. Osoby zúčastněné na řízení mají právo pouze na náhradu těch nákladů, které jim vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jim soud uložil. Další náklady řízení jim soud může přiznat pouze z důvodů zvláštního zřetele hodného. Vzhledem k tomu, že v řízení nevznikly zúčastněným osobám žádné náklady z důvodů plnění soudem uložené povinnosti a nebyly zjištěny žádné okolnosti ve výše uvedeném smyslu hodné zvláštního zřetele, soud rozhodl. Že osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-li poslední

den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem, to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz

Praha 25. září 2018

Mgr. Aleš Sabol
předseda senátu