



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Mgr. Gabriely Bašné a soudkyně JUDr. Evy Pechové a Mgr. et Mgr. Pavly Klusáčkové a ve věci

žalobce

Skutečský aeroklub s.r.o., IČO 27487245
sídlem Letiště 965, 539 73 Skuteč
zastoupený advokátem Mgr. Františkem Málkem
sídlem 17. listopadu 258, 530 02 Pardubice

proti

žalovanému

Ministerstvo dopravy
se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 6. 2019, č. j. 19/2016-220-LPR/31,

takto:

- I. Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 17. 6. 2019, č. j. 19/2016-220-LPR/31, se zrušuje a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 11 228 Kč do jednoho měsíce od právní moci tohoto rozsudku k rukám jeho zástupce advokáta Mgr. Františka Málka.

Odůvodnění:

I.

Základ sporu

1. Žalobce se žalobou domáhal přezkoumání a zrušení v záhlaví uvedeného rozhodnutí žalovaného, jímž žalovaný pouze s drobnými formulačními změnami ve výroku potvrdil rozhodnutí Úřadu pro civilní letectví (dále také jen „prvostupňový správní orgán“) ze dne 22. 3. 2019, č. j. 620-19-130, jímž byla žalobci uložena pokuta ve výši 650 000 Kč, a to za spáchání správních deliktů podle § 93 odst. 1 písm. d), odst. 2 písm. o) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění rozhodném (dále jen „zákon o civilním letectví“), neboť jakožto v leteckém rejstříku zapsaný provozovatel letadla poznávací značky X (dále také jen „letadlo“) umožnil v období od 12. 4. 2014 do 4. 9. 2014 provádění letů ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu s podmínkami zákona o civilním letectví tím, že u letadla nebyla dodržována letová způsobilost, čímž byla porušena povinnost provozovat ve vzdušném prostoru ČR pouze takové letadlo, jehož technický a provozní stav odpovídá požadavkům bezpečnosti létání, a o předmětném letadle, resp. o jeho provozu, nebyla řádně vedena předepsaná dokumentace.
2. Prvostupňový správní orgán v odůvodnění prvostupňového rozhodnutí uvedl, že dne 15. 9. 2014 obdržel žádost o součinnost od Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod ve věci zastavení provozu kluzáku typu Y poznávací značky X, na kterém měla být provozována vrtule s nezjištěným, resp. zfalšovaným výrobním číslem. Prvostupňový správní orgán provedl kontrolu vyžádané provozní dokumentace a fyzickou kontrolu u žalobce, jakož i další šetření. Shrnl zjištění, resp. výsledek kontroly, a rovněž tak shrnl výsledek vyšetřování Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod. Uvedl, že následně žalobci oznámil zahájení správního řízení ve věci podezření ze spáchání přestupků podle § 93 odst. 1 písm. d) a h) a § 93 odst. 2 písm. o), r) a v) zákona o civilním letectví, jehož se měl žalobce dopustit v souvislosti s provozem a údržbou letadla a ze způsobení nehody v leteckém provozu z důvodu porušení povinností stanovených zákonem o civilním letectví. Poté shrnl důkazy, na jejichž podkladě dovedl své závěry, jakož i jejich hodnocení.
3. Prvostupňový správní orgán dále uvedl, že dne 3. 12. 2015 vydal rozhodnutí č. j. 3658-15-401, jímž žalobce shledal vinným z přestupku podle § 93 odst. 2 písm. o) zákona o civilním letectví a uložil mu pokutu ve výši 650 000 Kč. Žalobce proti tomuto rozhodnutí podal odvolání, kterému žalovaný vyhověl, napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil prvostupňovému správnímu orgánu k novému projednání a rozhodnutí. Dne 1. 2. 2018 prvostupňový správní orgán vydal (druhé) rozhodnutí ve věci, č. j. 255-18-130, jímž žalobce opět uznal vinným z přestupku podle § 93 odst. 2 písm. o) zákona o civilním letectví a uložil mu pokutu ve výši 650 000 Kč. Žalobce opět podal odvolání, jemuž žalovaný vyhověl rozhodnutím ze dne 3. 5. 2017, č. j. 19/2016-220-LPR/23.
4. Prvostupňový správní orgán poté konstatoval, že se činností žalobce zabýval v časovém úseku počínajícím datem 12. 2. 2014, což je den nabytí právní moci rozhodnutí, kterým se žalobce stal provozovatelem letadla. Od tohoto dne se na žalobce vztahuje objektivní odpovědnost za naplnění skutkové podstaty uvedené jak v oznámení o zahájení správního řízení, tak ve výroku prvostupňového rozhodnutí. Jelikož správní orgán dospěl k závěru, že nelze jednoznačně prokázat, jaká vrtule byla instalována před prvním incidentem v letovém provozu, ke kterému došlo dne 12. 4. 2014, omezil se na jednání žalobce ode dne

prvního incidentu do dne provedení kontroly prvostupňovým správním orgánem dne 24. 9. 2014, kdy ještě přetrvával negativní stav.

5. Na základě skutkových zjištění měl prvostupňový správní orgán za prokázané, že ze strany žalobce došlo k naplnění skutkové podstaty přestupku podle § 93 odst. 2 písm. o) zákona o civilním letectví ve znění účinném do 31. 12. 2014, jehož se dopustí ten, kdo provádí lety ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu s podmínkami stanovenými v tomto zákoně, přičemž za tyto podmínky je podle správního orgánu třeba považovat rovněž podmínky stanovené v přímo použitelných předpisech práva Evropské unie. Takovým předpisem je taktéž nařízení 2042/2003, včetně jeho Přílohy I, Part M, bod M.A.50 a bod M.A.902 písm. b). Na úrovni zákona o civilním letectví pak vymezuje pro tento případ relevantní podmínky provozování letadla § 12 odst. 1 písm. c), jež ukládá zákaz provozování letadla, jehož technický a provozní stav neodpovídá požadavkům bezpečnosti létání a ochrany životního prostředí stanoveným prováděcím předpisem.
6. Prvostupňový správní orgán uvedl, že co se týče skutkové podstaty přestupku podle § 93 odst. 2 písm. c) zákona o civilním letectví hovoří o provádění letů, jedná se o hromadný přestupek ve smyslu § 9 přestupkového zákona. Měl za to, že podmínka více útoků spojených společným záměrem byla naplněna, neboť žalobce v den prvního incidentu dne 12. 4. 2014 a ve dnech následujících umožnil provádění letů a tyto byly spojeny společným záměrem. Dále uvedl, že provozovatel letadla byl v souladu s § 12 odst. 2 písm. e) zákona o civilním letectví povinen vést věrné záznamy o provozu letadla a tyto na žádost prvostupňového správního orgánu poskytnout. Prvostupňový správní orgán měl za to, že žalobce svým jednáním naplnil skutkovou podstatu přestupku podle § 93 odst. 1 písm. d) zákona o civilním letectví tím, že při provádění kontroly dne 24. 9. 2014 na žádost správního orgánu předal nesprávné údaje podle § 12a odst. 1 ve spojení s § 12a odst. 2 písm. a) zákona o civilním letectví, ze záznamů o provozu letadla, ve kterých nebyly řádně vedeny odpovídající údaje; konkrétně se jednalo o údaje týkající se provedení montáže vrtule, ke které za rozhodné období podle zjištěného skutkového stavu prokazatelně došlo několikrát. Dodal, že spáchání přestupků podle § 93 odst. 1 písm. h) a § 93 odst. 2 písm. r) a v) zákona o civilním letectví nebylo žalobci bez pochyby prokázáno, a proto bylo správní řízení tímto rozhodnutím v souladu se zásadou *in dubio pro reo* v rozsahu těchto přestupků zastaveno.
7. Prvostupňový správní orgán dále konstatoval, že nevyhověl žalobci v provedení řady jím navržených důkazů, neboť s ohledem na rozsah v průběhu řízení nashromážděných podkladů to považoval za zcela nadbytečné. Dále uvedl, že návrhy na provedení důkazů zůstaly ve většině případů ze strany žalobce zcela neodůvodněny. Navíc byl přesvědčen, že se v mnoha případech jednalo o snahu o obstrukce a způsobení průtahů v řízení.
8. Prvostupňový správní orgán závěrem vyložil, k čemu přihlédl při určení druhu správního trestu a jeho výměry. Uvedl, že vycházel ze zákona o civilním letectví ve znění účinném do 31. 12. 2014. V souladu s § 41 odst. 1 přestupkového zákona přitom při uložení pokuty vycházel z výše pokuty, kterou lze uložit za přestupek nejpřísněji trestný. Taktéž, že ve vztahu k přestupku podle § 93 odst. 2 písm. o) zákona o civilním letectví posoudil jednání žalobce jako jednání s relativně vyšší mírou společenské nebezpečnosti, neboť se jednalo o provoz letadla s nezpůsobilou vrtulí, jejíž správné fungování je zásadní pro bezpečnost nejen života, zdraví a majetku osob, nýbrž civilního letectví obecně; tuto skutečnost tedy měl za přítěžující. Naopak jako polehčující okolnosti hodnotil, že se nepodařilo prokázat, že by žalobce provozováním letadla způsobil škodu na majetku, životním prostředí, či

újmu na životě a zdraví osob. Konstatoval, že zákon o civilním letectví umožňoval uložit sankci až do výše 5 000 000 Kč. Prvostupňový správní orgán vyhodnotil jednání žalobce jako jednání s relativně nižší, avšak nikoliv zanedbatelnou mírou společenské nebezpečnosti. Žalobci proto uložil pokutu při dolní hranici zákonem stanovené sazby, zároveň však ve výši, kterou považoval za přiměřenou vzhledem k závažnosti přestupku. Měl za to, že finanční postih musí být znatelný v majetkové sféře delikventa, tedy musí být nikoli pro něho zanedbatelný, a nutně v sobě musí obsahovat i represivní složku. V otázce majetkových poměrů žalobce pak vycházel ze skutečností zjištěných z veřejně dostupné sbírky listin obchodního rejstříku, kde je uvedeno, že základní kapitál žalobce činí 9 562 000 Kč. Uzavřel, že pokuta uložená ve výši 12 % maximálního možného postihu se jeví podle skutkových okolností případu jako přiměřená a vzhledem k majetkovým poměrům žalobce nebude pro žalobce likvidační, když pokuta tvoří cca 6% jeho základního kapitálu.

9. Žalobce podal proti rozhodnutí odvolání. Žalovaný žalobou napadeným rozhodnutím pouze s drobnými formulačními změnami ve výroku prvostupňové rozhodnutí potvrdil.
10. Žalovaný se ztotožnil s odvolací námitkou žalobce, že prvostupňový správní orgán nepostupoval v souladu s platnou právní úpravou, když věc byla rozhodnuta podle současné právní úpravy v rámci řízení o přestupku a nikoliv podle původní právní úpravy v rámci řízení o správním deliktu. Vyšel přitom z § 112 odst. 4 přestupkového zákona. Uvedl, že řízení bylo zahájeno podle původní právní úpravy jako řízení o podezření ze spáchání správních deliktů a jako takové by tak mělo být i dokončeno. Žalovaný proto změnil výrok prvostupňového rozhodnutí v tom smyslu, že se věcně jedná o projednání správních deliktů podle původní právní úpravy. Dodal, že i když se postupuje podle původní právní úpravy, je pro obviněného vždy výhodnější nová procesní úprava důsledně šetřící jeho procesních práv. Lze tedy použít i příslušná ustanovení nové právní úpravy; v projednávaném případě se to týká zejména ukládání sankce a zastavení správního řízení. S dalšími odvolacími námitkami žalobce se žalovaný již neztotožnil.
11. Žalovaný konstatoval, že žalobce je sice právnickou osobou, to však neznamená, že by se na něj nevztahovala použitá skutková podstata. Provozovatel letadla je jako kvalifikovaná osoba zapsaná v registru povinen plnit své povinnosti související s vlastním provozem, v projednávaném případě zejména vést řádně a úplně stanovenou dokumentaci k letadlu a udržovat jeho letovou způsobilost. V případě právnické osoby odpovídají za plnění povinností stanovené odborně způsobilé osoby, které tuto činnost vykonávají jejím jménem. To ji však nezavazuje odpovědnosti za splnění uložených povinností, tedy že vůbec umožnila provedení konkrétních letů letadlem, které nebylo letuschopné, protože nebylo řádně uvolněno do provozu. Odpovědnost provozovatele letadla je objektivní, nelze ji přenést na pilota. Žalovaný rovněž konstatoval, že vzhledem ke specifčnosti projednávaného případu je plně dostačující, když ve výroku rozhodnutí byl specifikován pachatel (v Leteckém rejstříku ČR zapsaný provozovatel letadla), místo spáchání (vzdušný prostor ČR) a časové určení (období vymezené konkrétními daty). Požadavek, aby každý konkrétní let byl vymezen časově a místně, příp. jménem pilota, měl za ryze formalistický.
12. Žalovaný nesouhlasil ani s odvolací námitkou týkající se toho, že projednání správního deliktu podle § 93 odst. 1 písm. d) zákona o civilním letectví bylo v minulosti zastaveno. Připustil, že v minulosti bylo projednání správního deliktu zastaveno, nicméně toto rozhodnutí bylo odvolacím orgánem zrušeno v celém rozsahu a věc vrácena prvostupňovému správnímu orgánu k novému projednání. Odkázal na rozsudek

Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 3. 2017, sp. zn. 6 Afs 169/2016, a konstatoval, že k žádnému pochybení, které by mělo vliv na zákonnost prvostupňového rozhodnutí, nedošlo.

13. Žalovaný odmítl rovněž námitku, že prvostupňový správní orgán řádně neprokázal, že žalobce nevedl řádně záznamy o provozu letadla. Uvedl, že žalobce v rámci správního řízení nikdy nezpochybňoval, že by se nejednalo o deníky, které byly předloženy Policii ČR a následně policií prvostupňovému správnímu orgánu. V předložených dokumentech však nebyly od roku 2014 prováděny žádné záznamy, poslední zápis je ze dne 24. 9. 2014, kdy po kontrole ze strany prvostupňového správního orgánu bylo do deníku letadla zapsáno, že v dokumentaci chybějí doklady vrtule, a konstatováno, že letadlo je letově nezpůsobilé. Vrtulový záznamník nebyl předložen ani Policii ČR ani prvostupňovému správnímu orgánu, jednatel žalobce v rámci ústního jednání pouze uvedl, že při nabytí letadla od původního vlastníka nebyly předány veškeré potřebné doklady. Žalovaný byl přesvědčen, že je povinností provozovatele letadla vést tuto dokumentaci řádně a úplně tak, aby o záznamech nebyly pochybnosti. Naopak není povinností správního orgánu prokazovat, že žalobce nevedl dokumentaci řádně. Mezi záznamy v předložené neúplné dokumentaci a skutečnostmi, které jsou správnímu orgánu známy z úřední povinnosti, z činnosti Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, příp. ze spisu Policie ČR, jsou prokazatelné rozpory, na jejichž základě není pochyb o tom, že předložená dokumentace k letadlu nebyla vedena řádně a úplně. Vůbec z ní totiž nevyplývá, kdo po událostech, které jsou v ní zachyceny, provedl nutnou údržbu, a kdo v souladu s platnou právní úpravou opětovně uvolnil letadlo do provozu. Žalovaný tak uzavřel, že letadlo bylo provozováno neoprávněně.
14. Žalovaný dále konstatoval, že prvostupňový správní orgán řádně odůvodnil, proč neprovedl některé důkazy navrhované žalobcem. V rámci řízení byli řádně vyslechnuti členové Skutečského aeroklubu, s.r.o., kteří se podíleli na údržbě letadla, přičemž výslech pilotů, kteří si letadlo půjčovali k vlastní letecké činnosti, se jeví nadbytečným. Tito nadto nemají nic společného se zachováním letové způsobilosti či uvolňováním letadla do provozu, ani za zachování letové způsobilosti neodpovídají. Nic nového k věci nemohl přinést ani výslech bývalého zaměstnance Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, který šetřil incident ze dne 12. 4. 2014. Otázku, jakým způsobem byla prováděna údržba letadla, či jak bylo uvolňováno do provozu, by jeho výpověď nijak neovlivnila. Žalovaný proto přisvědčil prvostupňovému správnímu orgánu, že výsledky navržených svědků jsou nadbytečné a zbytečně by zatížily správní orgán i žalobce.
15. Žalovaný se neztotožnil ani s odvolací námitkou týkající se námítky podjatosti. Předdeslal, že žalobcem byla opakovaně uplatněna obstrukční námitka podjatosti celého prvostupňového správního orgánu tak, aby věc musela být formálně postoupena nadřízenému správnímu orgánu k vyřízení; námitka podjatosti však nebyla žádným způsobem odůvodněna. Konstatoval, že o námitce podjatosti podané opožděně, která navíc není žádným způsobem odůvodněna, se v souladu s konstantní judikaturou Nejvyššího správního soudu nerozhoduje procesním usnesením, proti němuž jsou přípustné řádné opravné prostředky, ale námitka podjatosti musí být projednána v rámci odvolání proti meritornímu rozhodnutí ve věci, kdy však musí být odpovídajícím způsobem odůvodněna. Žalovaný uvedl, že v rámci odůvodnění odvolání ani v rámci vyjádření poskytnutému odvolacímu orgánu nebyla námitka podjatosti oprávněné úřední osoby nijak odůvodněna. Přesto se jí žalovaný zabýval z moci úřední. Konstatoval, že oprávněná úřední osoba

pracuje na Úřadu civilního letectví krátce, k žalobci či jeho zástupci nemá žádný vztah, na jehož základě by bylo možné pochybovat o její nepodjatosti, ani nebylo shledáno, že by měla jakýkoliv zájem na výsledku řízení.

16. Žalovaný dále konstatoval, že v souladu s § 76 odst. 5 správního řádu nemá odvolání proti usnesení, kterým byla stanovena lhůta pro vyjádření se k podkladům rozhodnutí, odkladný účinek. Vzhledem k tomu mohl prvostupňový správní orgán ve věci dále konat a vydat meritorní rozhodnutí. To, že správní orgán ve věci nerozhodl, nýbrž počkal, až nadřízený orgán rozhodne v rámci odvolacího řízení, bylo pro žalobce podle žalovaného výhodnější, nelze z toho však vyvozovat, že by bylo povinností prvostupňového správního orgánu vydávat nové usnesení o ukončení dokazování, aby se žalobce proti němu mohl opětovně odvolat a vydání meritorního rozhodnutí by bylo opětovně pozdrženo. Žalovaný se proto neztotožnil ani s touto námitkou.
17. Žalovaný zopakoval, že v rámci dokazování postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, k čemuž je oprávněn využít všech důkazních prostředků, jejichž použití mu správní řád umožňuje. Není však povinen prokazovat, že žalobce vynaložil veškeré úsilí, aby případnému porušení právní povinnosti zabránil. Naopak bylo povinností žalobce prokázat, že učinil vše pro to, aby k porušení povinnosti nedošlo. Žalovaný dále uvedl, že s tím, že nepravomocné rozhodnutí bylo zveřejněno, se prvostupňový správní orgán již vypořádal. Ani žalovaný se přitom nedomníval, že by zveřejněním na základě speciálního zákona byla porušena zásada nevěřejnosti správního řízení.
18. Žalovaný se neztotožnil ani s odvolací námitkou, že odůvodnění prvostupňového rozhodnutí jakkoliv nedokladuje a neodůvodňuje výrok rozhodnutí. Žalovaný konstatoval, že je objektivní povinností každého provozovatele letadla mj. dle § 12 odst. 2 písm. a) zákona o civilním letectví udržívat letovou způsobilost letadla, což v sobě zahrnuje i řádné uvolnění letadla do provozu a dle § 12 odst. 2 písm. e) zákona o civilním letectví vést záznamy o provozu letadla. Žalovaný vyložil, že existují dva způsoby, jak uvolnění letadla do provozu zajistit. První je, že provozovatel přistavuje letadlo po 100 hodinách provozu ke kontrole servisní organizaci, která má kvalifikovaný personál, jenž je oprávněn uvolnit letadlo do provozu. Druhým způsobem je to, že kvalifikovaná osoba, tedy osoba s platným průkazem mechanika a oprávněním k uvolňování do provozu, provede technickou prohlídku, na jejímž základě uvolní letadlo do provozu. Žalobce zvolil první možnost. Pokud však provozovatel využívá služeb servisní organizace, musí v případě, kdy dojde k jakékoli události související s provozem letadla, které vyžaduje uvolnění do provozu, zajistit jeho řádné provedení i v případě, že osvědčení letové způsobilosti je doposud platné, k čemuž v projednávaném případě nedošlo. Pravidelná prohlídka byla provedena dne 3. 8. 2013, kdy byla provedena kontrola vrtule a platnost osvědčení o technické způsobilosti byla prodloužena do 27. 7. 2014. V údržbovém sešitu letadla je uvedeno, že dne 12. 4. 2014 došlo k nouzovému přistání do terénu, zablokování podvozku a poškození vrtule. Po tomto incidentu k uvolnění do provozu již nedošlo, tudíž lety prováděné dne 20., 26. a 27. 4. 2014, 1., 10. a 25. 5. 2014, 7., 8., 10., 11. a 14. 6. 2014 byly provedeny neoprávněně. Pro řádné uvolnění do provozu totiž byla potřeba buď opětovná kontrola u servisní organizace, nebo mohla letadlo uvolnit do provozu jiná, odborně způsobilá osoba, nicméně každý ze způsobů uvolnění do provozu by musel být řádně zachycen v provozní dokumentaci. Z předložené dokumentace však nelze dohledat, kdo letadlo opravil, ani kdo letadlo uvolnil do provozu. Aby přitom mohlo být letadlo

řádně uvolněno do provozu, musí být kumulativně splněny 3 podmínky: na opravu lze použít pouze náhradní díly schválené pro použití v civilním letectví; opravu musí provést odborně způsobilý subjekt; letadlo může uvolnit do provozu subjekt, který je k tomu oprávněn. Žalovaný uvedl, že stejná situace nastala i po incidentu ze dne 14. 6. 2014, kdy došlo k nouzovému přistání do terénu po odpadnutí vrtule za letu. Předložená dokumentace neobsahuje řádné a úplné záznamy o tom, jak byla výměna vrtule provedena, kdo ji provedl a kdo letadlo po opravě uvolnil do provozu. Vzhledem k tomu bylo letadlo při letech dne 21., 24. a 28. 6. 2014, 3., 5., 6., 13. a 20. 7. 2014, 20., 23. a 24. 8. 2014 ve vzdušeném prostoru ČR provozováno neoprávněně. Ze záznamů v deníku vyplývá, že poslední prohlídka byla provedena dne 14. 8. 2014, s tím, že bylo vystaveno osvědčení letové způsobilosti do 18. 8. 2015. V rámci pravidelné servisní prohlídky v roce 2014 výměna či oprava vrtule prováděna nebyla. Žalovaný uvedl, že na letadle poté došlo k další závadě. V tomto případě však již bylo letadlo řádně opravováno v oprávněné servisní organizaci a řádně uvolněno do provozu, a to včetně vedení provozních záznamů v předložené dokumentaci. Podle předložené dokumentace bylo letadlo řádně uvolněno do provozu, a to ke dni 4. 9. 2014. Jelikož se jedná o trvající delikt v tom smyslu, že letadlo nebylo řádně uvolněno do provozu a nebyla řádně vedena provozní dokumentace, teprve až k tomuto datu lze konstatovat, že letadlo bylo do provozu uvolněno řádně, a to včetně provedení patřičných záznamů do provozní dokumentace. Žalovaný taktéž konstatoval, že bylo prokázáno, že žalobce nedisponuje kvalifikovanými osobami, které by mohly výměnu vrtule provést, ani osobami, které mají oprávnění uvolnit letadlo do provozu. Podotknul, že žalobce si byl vědom svých povinností, nicméně k některým opravám letadla přistoupil v rozporu s platnou právní úpravou sám, aniž disponoval kvalifikovanými subjekty opravu provést, a to včetně řádného uvolnění letadla do provozu.

19. K námitce promlčení žalovaný uvedl, že žalobci není kladeno za vinu, že letadlem byla způsobena nehoda nebo incident v leteckém provozu, nýbrž to, že z jeho strany nebyla řádně vedena provozní dokumentace a vlastní uvolnění letadla do provozu, ke kterému nebyly subjekty pověřené žalobcem oprávněny. Šlo tedy o trvající delikt. Po předmětných incidentech mohla letadlo uvolnit do provozu pouze oprávněná servisní organizace nebo osoba s platnou kvalifikací, čímž teprve mohlo dojít k odstranění trvajícího protiprávního stavu. K tomu nedošlo minimálně do 4. 9. 2014. K promlčení deliktů tedy může podle žalovaného dojít nejdříve ke dni 4. 9. 2019.
20. Konečně žalovaný uvedl, že prvostupňový správní orgán mohl zohlednit odpadnutí vrtule za letu ve výši uložené sankce. Žalobce letadlo využívá ke komerční činnosti a půjčuje ho, přičemž ten, kdo si ho půjčí, očekává, že bude plně způsobilé k provozu ve vzdušeném prostoru ČR. To, že z letadla za letu upadla vrtule, lze považovat za velmi závažné ohrožení bezpečnosti třetích osob na letovém provozu nezúčastněných.

II.

Obsah žaloby a vyjádření žalovaného

21. Žalobce v podané žalobě uvedl, že napadá žalobou napadené rozhodnutí v celém rozsahu pro jeho nepřezkoumatelnost a nezákonnost.
22. Žalobce namítal vady vymezení předmětu řízení a nezahájení řízení přinejmenším o části údajných skutků. Předeslal, že byl od počátku schopen akceptovat, že se v souvislosti s jeho

činností mohly vyskytnout určité nedostatky; to však neznamená, že by měl akceptovat, za co a jak byl ve finále správními orgány sankcionován.

23. Žalobce byl přesvědčen, že prvostupňový správní orgán vymezil v oznámení o zahájení správního řízení ze dne 17. 12. 2014 naprosto nedostatečně předmět řízení, což mělo přímý vliv na možnost uplatnění jeho procesních práv (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2010, č. j. 1 Afs 58/2009-541). Uvedl, že správní orgán vymezil předmět řízení pouze v právní rovině, když specifikoval podle odkazu na zákonná ustanovení skutkové podstaty správních deliktů, o jejichž naplnění bude rozhodovat. Skutkově však byl předmět řízení vymezen jen chatrně a časově nebyl vymezen prakticky vůbec. Správní orgán totiž podle žalobce předmět řízení vymezoval za použití extrémně vágních formulací. Takové vymezení skutku však nemůže co do přesnosti obstát, neboť obviněnému nesdělují, jaký skutek je mu správním orgánem vytýkán a kdy k němu mělo dojít. Žalobce namítal, že předmět řízení nebyl vymezen nezaměnitelným způsobem (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 8. 2014, č. j. 3 Ads 106/2013-29). Měl za to, že kvůli absenci jakéhokoli časového vymezení skutku v oznámení o zahájení řízení není ani možné konstatovat, že bylo řízení zahájeno skutečně o všech dílčích útocích, které jsou vypočteny ve výroku prvostupňového rozhodnutí. Rovněž není možné určit, od kterého data běží promlčecí lhůta, resp. lhůta pro zánik odpovědnosti za správní delikt. Termín počátku běhu této lhůty musí vycházet z oznámení o zahájení řízení, jinak nelze ověřit, zda byl žalobce shledán vinným ještě před zánikem jeho odpovědnosti za správní delikt či nikoliv. Žalobce se domníval, že pokud ne v celém rozsahu, přinejmenším ve významné části mohly být skutky, z nichž je činěn odpovědným, ještě před vydáním pravomocného rozhodnutí promlčeny, a to zejména proto, že o nich nebylo řízení včas zahájeno.
24. V návaznosti na to, že nebyl předmět řízení na začátku prakticky vůbec skutkově vymezen, pak navíc prvostupňový správní orgán v průběhu řízení několikrát změnil období, o kterém rozhodoval, a to nekontrolovaně a pro žalobce nepředvídatelně. V prvním prvoinstančním rozhodnutí bylo rozhodováno o období „od konce prosince 2013 do 12. 4. 2014“, v druhém pak o období „od 12. 2. 2014 do 12. 4. 2014“ a ve třetím o konkrétně vymezených letech v období mezi 12. 4. 2014 do 21. 9. 2014 a dále o skutku, který měl nastat při kontrole provedené dne 24. 9. 2014. V této souvislosti podle žalobce vyvstává rovněž otázka, jak prvostupňový správní orgán procesně naložil s řízením ve vztahu ke skutkům, o kterých nakonec nerozhodl. Rovněž v důsledku vadného vymezení předmětu řízení a následných „přesunů pozornosti“ žalobce vůbec nevěděl, o jakém období a o jakých skutcích prvostupňový správní orgán hodlá rozhodnout.
25. S ohledem na způsob vymezení předmětu řízení v oznámení o zahájení řízení pak podle žalobce zjevně neobstojí výrok o vině uvedený v prvostupňovém rozhodnutí, a to přinejmenším v části týkající se skutku, který měl nastat při kontrole provedené dne 24. 9. 2014. Ohledně tohoto skutku nebylo správní řízení nikdy zahájeno, protože v oznámení o zahájení správního řízení se stran popisu skutkového děje ani náznakem nehovoří o skutku, který by měl spočívat v neposkytnutí požadované dokumentace či v poskytnutí neúplné dokumentace. Nejenže nebylo pro tento skutek řízení zahájeno, nebylo o něm nikdy reálně ani vedeno. Dovodil, že byl shledán vinným z činu, ze kterého nebyl v rámci řízení nikdy obviněn. Vzhledem k nezahájení řízení o tomto skutku do 24. 9. 2016 jeho případná odpovědnost za tento skutek již zanikla podle § 94 odst. 3 zákona o civilním letectví.

26. Žalobce shrnul, že celé řízení bylo zasaženo naprosto nedostatečným vymezením jeho předmětu a s ním prakticky nekorespondujícím rozhodováním prvostupňového správního orgánu. Celé řízení bylo z tohoto důvodu zatíženo nezákonností a nepřezkoumatelností, které měly za následek též nezákonnost a nepřezkoumatelnost v nich vydaných správních rozhodnutí.
27. Žalobce dále namítal podstatné vady v průběhu řízení a apriorní nepřezkoumatelnost rozhodnutí. Uvedl, že správní orgány žalobci nikdy dopředu nedaly najevo, podle kterých právních předpisů a případně v jakých jednotlivých záležitostech budou v řízení postupovat, tj. zda bude i po nabytí účinnosti přestupkového zákona v probíhajícím řízení postupováno podle zákona o civilním letectví ve znění účinném do 31. 12. 2014. Konstatoval, že žalobou napadeným rozhodnutím mělo být patrně zjevné pochybení prvostupňového správního orgánu při aplikaci právních předpisů sanováno, když žalovaný změnil výroky prvoinstančního orgánu tak, že slovo „přestupek“ nahradil slovy „správní delikt“. Tímto postupem však podle žalobce nemohlo dojít k odčinění zkrácení jeho práv žalobce v průběhu prvoinstančního řízení, kdy žalobci nebylo avizováno, které právní předpisy budou aplikovány, a i kdyby snad k tomuto avízu došlo, prvostupňový správní orgán byl zjevně přesvědčen o nutnosti aplikovat jiné právní předpisy, než bylo v dané věci zákonné. Nepodstatnou úpravou výroků navíc nebylo sanováno ani pochybení spočívající v aplikaci nové procesní úpravy (zastavení řízení) a v neodůvodnění aplikace nové hmotněprávní úpravy týkající se ukládání trestu.
28. Žalobce správním orgánům dále vytýkal, že se v průběhu řízení nezabývaly tím, zda je na místě aplikovat v daném případě lhůtu pro zánik odpovědnosti za správní delikt dle § 94 odst. 3 zákona o civilním letectví ve znění účinném do 31. 12. 2014, nebo promlčecí lhůtu dle § 30 a násl. přestupkového zákona. Vedl-li by postup dle přestupkového zákona k zániku odpovědnosti za daný správní delikt, byl by prvostupňový správní orgán povinen jej aplikovat. Tím, že správní orgány v rámci řízení neověřily, která lhůta je pro žalobce příznivější, zatížily správní řízení a z něj vzešlá rozhodnutí další vadou.
29. Žalobce namítal taktéž nejednotnost správních orgánů v uchopení povahy správního deliktu vymezeného v § 93 odst. 2 písm. o) zákona o civilním letectví. Ze správních rozhodnutí totiž není zřejmé, zda správní orgány považují údajně spáchané správní delikty za trvající, hromadné či jednočinné bez souběhu. V prvostupňovém rozhodnutí je správní delikt označen za hromadný; v žalobou napadeném rozhodnutí je pak naprosto nesrozumitelně označen nekonkretizovaný delikt kladený údajně žalobci za vinu jako trvající. Žalobce uvedl, že napadené rozhodnutí pro něj není v této části odůvodnění srozumitelné. Podle názoru žalobce ani jeden ze správních deliktů, o kterých bylo v dané věci rozhodnuto, nemůže být považován za trvající delikt, a navíc mu není v rámci ani jednoho z deliktů (vzhledem ke znění skutkových podstat) kladeno za vinu, že řádně nevedl provozní dokumentaci. Žalobce namítal, že správní orgány postupovaly v řízení chaoticky, a to až do intenzity nesrozumitelnosti. Rozhodnutí vzešlá z těchto řízení jsou zatížena neodstranitelnou vadou nezákonnosti a též nepřezkoumatelnosti z důvodu nesrozumitelnosti odůvodnění, rozporu výroku a odůvodnění i dalších důvodů výše uvedených.
30. Žalobce též namítal, že se správní orgány v dané věci vůbec nezabývaly tím, jak se v mezidobí vyvíjela hmotněprávní úprava uvedená v zákoně o civilním letectví ve všech jeho následných verzích až do okamžiku rozhodnutí. Toto zanedbání reflexe na změny právní úpravy vedlo především k podstatným pochybením při stanovování výše, rovněž však v

podstatné míře zpochybňuje i přezkoumatelnost výsledných správních rozhodnutí pro nedostatek odůvodnění. Dodal, že změny skutkových podstat ve prospěch žalobce by musely být v rámci řízení zohledněny. K vývoji skutkových podstat v průběhu správního řízení přitom skutečně došlo a kromě toho, že se podstatně změnila výše trestní sazby, došlo též k jazykové úpravě vymezení skutkových podstat, kterou správní orgány nijak nereflektovaly. Jelikož obě skutkové podstaty doznaly změn, a to změn nikoli bagatelních, bylo na správních orgánech, aby se vypořádaly s tím, zda na sebe transformované skutkové podstaty navazují, zda jsou činy vyčítané žalobci i nadále trestné atd. Stejně tak se správní orgány nijak nevypořádaly s tím, že s účinností ke dni 6. 1. 2015 bylo zrušeno nařízení Komise č. 2042/2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů, jehož pravidla měl žalobce údajně porušit a v důsledku toho naplnit skutkovou podstatu deliktu dle § 93 odst. 2 písm. o) zákona o civilním letectví ve znění účinném do 31. 12. 2014.

31. Žalobce dále namítal nepřezkoumatelnost a nezákonnost výroku o vině. Žalobce především konstatoval, že správní delikt dle § 93 odst. 1 písm. d) zákona o civilním letectví vůbec nemohl spáchat, neboť na něj nedopadá povinnost předložit Úřadu pro civilní letectví doklady dle § 12a zákona o civilním letectví ve znění účinném do 31. 12. 2014, ani v následujících zněních tohoto zákona. Uvedl, že § 12a odst. 1 zákona o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů se vůbec nevztahuje na předmětné letadlo, neboť toto letadlo není „evidováno v leteckém rejstříku státu, jenž není členským státem Evropské unie“. Aplikační rozsah § 12a odst. 1 na daný případ vůbec nedopadá a žalobce tudíž toto ustanovení vůbec nemohl porušit. Výše uvedené je pak potvrzeno i v § 12a odst. 3 zákona o civilním letectví. Tedy § 12a odst. 1 zákona o civilním letectví nedopadá na letadlo, protože daný kluzák „Y“ neslouží obchodní letecké dopravě a navíc je jeho maximální vzletová hmotnost jen 705 kg. Z výše uvedeného je zřejmé, že žalobce nemohl být shledán vinným ze spáchání správního deliktu dle § 93 odst. 1 písm. d) zákona o civilním letectví, neboť na něj v daném případě vůbec nedopadal. Dokumentace dle § 12a odst. 1 zákona o civilním letectví se týká zcela jiných letadel, která jsou provozována ve zcela jiném režimu a nejsou zapsána do leteckého rejstříku států EU. Žalobce měl za to, že správní orgány se v tomto případě dopustily hrubého omylu, který činí prvoinstanční i žalobou napadené rozhodnutí zjevně nezákonnými, přičemž upozornil i na nesrozumitelnost obou rozhodnutí a s tím spojenou nepřezkoumatelnost, neboť odůvodnění, na němž správní orgány zakládají shledání viny žalobce z daného správního deliktu, nemá žádnou oporu v zákoně a vztahuje se ke zcela jiné situaci.
32. Žalobce doplnil, že skutková podstata správního deliktu dle § 93 odst. 1 písm. d) zákona o civilním letectví ve znění účinném do 31. 12. 2014 by na projednávaný skutkový stav nedopadala ani v případě, kdy by snad měl žalobce ve vztahu k letadlu tížit povinnost zakotvená v § 12a odst. 1 (i ve spojení s odst. 4) téhož zákona. Z vymezení skutkové podstaty totiž jasně vyplývá, že tato se týká na situace, kdy provozovatel letadla Úřadu pro civilní letectví část požadované dokumentace zamlčí, případně mu dokumentaci předá ve změněné podobě. V projednávané věci je však žalobci nesouvisle kladeno za vinu, že nevedl řádně dokumentaci o daném letadle. Na tento typ pochybení však skutková podstata vymezená v § 93 odst. 1 písm. d) zákona o civilním letectví nedopadá, neboť nebyla dána snaha něco před úřadem zatajit.

33. Žalobce dále namítal, že došlo k porušení jedné ze základních zásad trestního práva, a to zákazu *reformationis in peius*, neboť v posledním prvostupňovém rozhodnutí byl shledán vinným ze spáchání správního deliktu dle § 93 odst. 1 písm. d) zákona o civilním letectví ve znění účinném do 31. 12. 2014, přestože v prvním prvoinstančním rozhodnutí nebyla vina z tohoto správního deliktu shledána a ve druhém prvoinstančním rozhodnutí dokonce bylo výslovně výrokem č. II řízení ohledně tohoto správního deliktu zastaveno, neboť se vinu podle prvostupňového orgánu nepodařilo prokázat. Žalobce se proto vymezil proti závěru žalovaného v napadeném rozhodnutí a do jisté míry rovněž proti závěrům uvedeným v (žalovaným zmiňovaném) rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 3. 2017, č. j. 6 Afs 169/2016-42, resp. v usnesení Ústavního soudu ze dne 28. 1. 2009, č. j. III. ÚS 880/08. Uvedl, že zákaz *reformationis in peius* je jednou ze stěžejních zásad trestního práva vyplývajících z čl. 6 odst. 1 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod, přičemž důvod pro její aplikaci nemůže být odvozován od toho, zda se v konkrétním případě projednává podezření z trestného činu či z přestupku, resp. správního či disciplinárního deliktu. Žalobce vyšel z judikatury Evropského soudu pro lidská práva, zejména z rozsudku ze dne 8. 6. 1976, ve věci *Engel proti Nizozemsku*. Platí-li přísný zákaz *reformationis in peius* v trestním procesu, musí se podle žalobce až na drobné výjimky uplatnit též v řízeních „malého“ trestního práva, přičemž výjimečné odchylky od této zásady musejí být precizně odůvodněny. Žalobce nad rámec ještě doplnil, že vzhledem k tomu, že v prvním i druhém prvoinstančním rozhodnutí nebyla vina z daného správního deliktu shledána, musí být třetí prvoinstanční rozhodnutí považováno ve výroku o vině z tohoto správního deliktu za zjevně nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů rozhodnutí. Mezi vydáním druhého prvoinstančního rozhodnutí (ve kterém došlo k zastavení řízení ohledně daného správního deliktu odůvodněnému neprokázáním skutku) a vydáním třetího prvoinstančního rozhodnutí (ve kterém byla shledána vina, resp. odpovědnost z daného správního deliktu) totiž nedošlo k žádnému dalšímu dokazování. Změna rozhodnutí prvoinstančního orgánu je tedy naprosto neodůvodněná a nebylo nijak vyjasněno, jak mohl prvostupňový správní orgán dospět k závěru, že vina ze spáchání daného správního deliktu byla nade vší pochybnost prokázána, když ji předtím za prokázanou nepovažoval, a v mezidobí nedošlo k žádné změně ohledně důkazů.
34. Žalobce měl dále za to, že obě skutkové podstaty správních deliktů, jež měl svým jednáním naplnit, jsou ve skutečnosti vymezeny jinak, než jak je interpretují správní orgány. Výklad zastávaný správními orgány je podle názoru žalobce nepřiměřeně extenzivní a jako takový nepřipustný dle základních zásad trestního práva, které zakazují interpretační rozšiřování trestní represe. Žalobce zopakoval, že u skutkové podstaty správního deliktu dle § 93 odst. 1 písm. d) zákona o civilním letectví je dle výše uvedeného zřejmé, že nedopadá na projednávanou věc. Obdobný problém je však podle žalobce dán i u skutkové podstaty správního deliktu dle § 93 odst. 2 písm. o) zákona o civilním letectví ve znění účinném do 31. 12. 2014, která je vymezena takto: „[p]rávnícká nebo podnikající fyzická osoba se dále dopustí správního deliktu tím, že provádí lety ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu s podmínkami stanovenými v tomto zákoně.“ Správní orgány v rozporu s tímto ustanovením uvádějí, že k naplnění této skutkové podstaty došlo i (údajným) prováděním letů v rozporu s podmínkami stanovenými v nařízení komise č. 2042/2003. Namítal, že takový výklad skutkové podstaty není při správním trestání přípustný, neboť je vůči němu trestní represe podstatně rozšiřována za hranici jazykově jednoznačného vyjádření skutkové podstaty. Daná skutková podstata nestanovila, že je správní delikt spáchán při nedodržení evropského předpisu, a z evropského předpisu neplyne, že by jeho případné porušení mělo

(či snad dokonce muselo) být sankcionováno v ČR jako vnitrostátní správní delikt. To, že se může jednat o přímo aplikovatelný právní předpis, nehraje v uvedené věci vůbec žádnou roli, neboť označení určitého jednání za vnitrostátní správní delikt či přestupek je zcela v dispozici zákonodárce, který však v období, které je žalovaným rozhodnutím řešeno, takový správní delikt nezakotvil. Řešená skutková podstata obsažená v § 93 odst. 1 písm. d) hovořila jen a pouze o podmínkách zákona o civilním letectví ve znění účinném do 31. 12. 2014, a správním deliktem tedy v dané době nebylo ani porušení jakéhokoli jiného českého zákona, natož úplně jiného právního předpisu. Na podporu svých argumentů žalobce poukázal na to, že již s účinností ke dni 1. 2. 2015 byla daná skutková podstata zákonodárcem změněna do její stávající podoby, která již s porušením přímo použitelného evropského právního předpisu počítá. Dovodil, že extenzivní výklad zastávaný správními orgány v této konkrétní věci nebyl namístě ani podle zákonodárce, který skutkovou podstatu následně upravil, aby se dle jeho představ týkala i pravidel obsažených v evropských předpisech. Poukázal i na to, že zákon o civilním letectví ve znění účinném do 31. 12. 2014 navíc počítal i se správními delikty, které spočívají v porušení přímo použitelného evropského právního předpisu – skutkové podstaty těchto správních deliktů byly uvedeny v § 93 odst. 6 a 7. Žalobce shrnul, že zákon o civilním letectví ve znění účinném do 31. 12. 2014 neobsahoval skutkovou podstatu deliktu, která by spočívala v provádění letů letadlem, na kterém měl být instalován díl v rozporu s pravidly přímo použitelného evropského právního předpisu. Rozhodnutí o spáchání správního deliktu jednáním, které zákon neoznačuje za trestné, je rozporné se základní zásadou trestání – *nullum crimen sine lege, nulla poena sine lege*. Žalobce připustil, že ve výroku č. I prvostupňového rozhodnutí se pak kromě odkazu na nařízení objevují též odkazy na dvě zákonné povinnosti – povinnost dle § 12 odst. 1 písm. c) a § 12 odst. 2 písm. a) zákona o civilním letectví. Porušení povinnosti dle § 12 odst. 1 písm. c) zákona o civilním letectví však nebylo žalobci nikdy konkrétně a odůvodněně vysvětleno, neboť jeho údajné zákonem zakázané jednání se vztahovalo pouze k porušení pravidel nařízení, nikoli k porušení požadavků stanovených prováděcím předpisem, jak to vymezuje citované ustanovení. Platí-li potom ještě dle § 12 odst. 2 písm. a) zákona o civilním letectví, že „*provozovatel letadla je povinen udržovat letovou způsobilost letadla*“, ani toto údajné porušení zákonné povinnosti není ze strany prvostupňového správního orgánu v odůvodnění rozhodnutí nikde konkrétně zdůvodněno, jakkoli je přinejmenším zřejmé, že se toto ustanovení ani vlastního provádění letů bezprostředně netýká.

35. Žalobce namítal rovněž vady dokazování a nedostatečné zjištění skutkové stavu. Žalobce měl za to, že prvostupňový správní orgán se v průběhu správního řízení dopustil řady procesních pochybení, která jednak do značné míry omezila žalobce na procesních právech, jednak ve svém důsledku zpochybňují správními orgány dovozovaný skutkový děj.
36. Žalobce uvedl, že ve výroku č. I prvostupňového rozhodnutí je shledána vina žalobce, přičemž je mu vytýkáno, že umožnil provést celkem 32 letů v období od 12. 4. 2014 do 21. 9. 2014 s letadlem, na kterém byla instalována vrtule, která jako výrobek letecké techniky nesplňovala podmínky daného evropského nařízení. Žalobce však namítal, že ze strany správních orgánů nikdy nedošlo k prokázání, že při jednotlivých 32 letech byla využita vrtule vytvořená a nainstalovaná v rozporu s podmínkami nařízení. Správní orgány tento aspekt jakýmsi způsobem implicitně dovodily, nicméně k prokázání bez důvodných pochybností nedošlo. Správní orgány dospěly k závěru pouze na základě toho, že existují záznamy o letech v označených dnech, nicméně to, že dané letadlo letělo, ještě neprokazuje

fakt, že na něm byla instalována vrtule neodpovídající podmínkám nařízení. Jediné, co se snad podařilo správním orgánům prokázat, je let letadla, nikoli let naplňující podmínky skutkové podstaty daného správního deliktu. Namítal, že přinejmenším v případě letu konaného dne 12. 4. 2014 a letu konaného dne 21. 9. 2014 existují ještě důvody zesilující pochybnosti o porušení konkrétních právních povinností.

37. Žalobce rovněž uvedl, že při letu konaném dne 12. 4. 2014 došlo k nutnosti přistát s předmětným letadlem na zavřený podvozek, v důsledku čehož byla vrtule instalovaná na letadle zničena. Zdůraznil, že v návaznosti na tuto nehodu zahájil šetření Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, který letadlo, vrtuli i dokumentaci prověřil a konstatoval, že v době nehody byla na letadle instalována vrtule V218B – výrobní č. 38, která byla na letadlo odborně instalována a ke které měl žalobce k dispozici veškerou potřebnou dokumentaci v souladu s požadavky daného nařízení. Prvostupňový správní orgán však posléze zcela ignoroval tyto závěry odborného ústavu a uvedl, že se o danou vrtuli jednat nemohlo, neboť podle (toliko) fotografií pořízených po nehodě byla na letadle instalována vrtule s bílým nátěrem, přičemž vrtule, která měla být na letadle instalována dle závěrů ústavu, by měla být provedena s bezbarvým nátěrem. Přesto, že je dán rozpor mezi závěry odborného ústavu a prvostupňového správního orgánu, správní orgán se objasněním skutečného stavu dále vůbec nezabýval – ostatně ani nevysvětlil, proč by zrovna barva nátěru dřevěné vrtule měla být něčím, co takovou vrtuli musí provázet po celý její „život“ – a ignoroval rovněž všechny návrhy žalobce na provedení důkazů, které by daný rozpor mohly odstranit. Za stěžejní lze považovat především návrh žalobce na výsledch (bývalých) zaměstnanců ústavu, kteří prováděli šetření obou nehod letadla a dospěli k závěru, že na letadle byla v době první havárie instalována vrtule odpovídající požadavkům daného přímo použitelného právního předpisu EU. Rovněž se žalobce domníval, že ve správním řízení měli být vyslechnuti piloti, kteří s letadlem létali v období po první letecké nehodě, neboť jejich prostřednictvím mohlo být prokázáno, jaká vrtule se nacházela na letadle v době jednotlivých letů. Žalobce s odkazem na judikaturu Nejvyššího správního soudu připomněl, že o návrzích na provedení důkazů byl prvostupňový správní orgán povinen rozhodnout, a to s náležitou kvalitou odůvodnění. Uvedl, že je zřejmé, že provedené důkazy netvoří ucelený soubor prokazující vinu žalobce, ale naopak se vzájemně popírají a tento rozpor nebyl kvalifikovaně odstraněn. Upozornil, že nebyla-li vina prokázána bez důvodných pochybností, musí se uplatnit zásada *in dubio pro reo*.
38. Žalobce rovněž uvedl, že prvostupňové rozhodnutí mezi dílčí útoky naplňující skutkovou podstatu včítá též let údajně konaný dne 21. 9. 2014. Žalobce však konstatoval, že v tento den se podle podkladů rozhodnutí žádný let neodehrál. O tom ostatně svědčí též závěry v odvolacím řízení zrušených prvoinstančních rozhodnutí v téže věci, která ve svých odůvodněních s letem dne 21. 9. 2014 nepočítají. Jelikož od vydání prvního prvoinstančního rozhodnutí až do vydání posledního prvoinstančního rozhodnutí nedošlo k provádění dokazování zaměřeného na počty jednotlivých letů, je podle žalobce nutno dospět k závěru, že dne 21. 9. 2014 letadlo neletělo a tento dílčí útok je žalobci přičítán bez jakékoli podpory v provedených důkazech.
39. Konečně žalobce namítal taktéž nepřezkoumatelnost a nezákonnost uložené sankce. Podle žalobce v prvé řadě v dané věci bez dalšího absentuje prvek individualizace trestu, který jednoznačně poukazuje na nepřezkoumatelnost způsobu stanovení sankce. Poukázal na to, že se výše pokuty ani její odůvodnění v jednotlivých prvoinstančních rozhodnutích vůbec nezměnily, ačkoli prvostupňový správní orgán postupně v každém jednotlivém případě

rozhodoval o jiném období a o zcela jiném počtu údajných útoků. Žalobce dále uvedl, že prvostupňový správní orgán využil pro stanovení výše sankce zcela neadekvátní podklad, a to základní kapitál společnosti. Zdůraznil, že jeho základní kapitál je 9 562 000 Kč, nicméně cca 90 % této částky tvořila hodnota dlouhodobého majetku, z drtivé většiny se pak jedná o pozemky tvořící letiště, které nejsou využitelné jinak, než pro potřeby provozu letiště; dle účetní závěrky pro rok 2017 tvoří dlouhodobý majetek asi 88 % všech aktiv žalobce. Má-li být žalobce schopen zachovat svou stávající činnost, nemůže přestat pozemky letiště využívat jako letiště. Celkově vzato tedy výše základního kapitálu žalobce v žádném ohledu nezobrazuje jeho ekonomickou situaci či schopnost stanovenou sankci uhradit bez toho, aby to zasáhlo jeho podnikatelskou činnost takovým způsobem, který ohrozí samotnou jeho existenci. Dále žalobce poukázal rovněž na to, že ačkoliv je formálně obchodní společností, slouží primárně jako „volnočasová organizace“ svých společníků, a to jako faktický nástupce zapsaného spolku Aeroklub Skuteč, který je nyní jeho formálním společníkem, a jeho podnikatelské aktivity jsou spíše méně významné – roční úhrn čistého obrátu v roce 2018 činil jen 275 tis. Kč; zdanitelné příjmy v roce 2018 dosáhly výše 14,5 tis. Kč. Žalobce na tomto místě poukázal na závěry usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 4. 2010, č. j. 1 As 9/2008-133. Uzavřel, že správní orgány nezjistily ekonomickou situaci žalobce a následně uložily pokutu na základě prakticky nicneříkajícího ukazatele. Žalobce rovněž správním orgánům vytknul, že vůbec nereflektovaly podstatnou změnu v zákonné výměře pokuty u obou daných správních deliktů. Prvostupňový správní orgán rozhodoval o výši pokuty dle výměry stanovené v § 93 odst. 9 zákona o civilním letectví ve znění účinném do 31. 12. 2014. Nezohlednil však to, že dle stávajícího znění zákona o civilním letectví jsou výměry sankcí značně redukovány. Zákonná výměra pokuty za správní delikt dle § 93 odst. 1 písm. a) je do 100 000 Kč; za správní delikt dle § 93 odst. 3 písm. c) je to od 50 000 Kč do 1 000 000 Kč. Žalobce připomněl zásadu vtělenou do čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod. Konstatoval, že v tomto případě je pozdější znění zákona pro pachatele výrazně příznivější, neboť maximální výše pokuty v daném případě činí dle stávající úpravy 1 000 000 Kč, což je částka pětikrát nižší, než ze které vycházel při stanovování pokuty prvostupňový správní orgán, a stanovil tedy pokutu ve výši 65 % z maximální výměry, nikoli ve výši 12 %, jak v odůvodnění uvádí. Takový postup správních orgánů podle žalobce naprosto ignoruje nejen zásadu individualizace sankce, ale i typovou společenskou škodlivost projednávaného jednání, kterou zákonodárce v současnosti považuje za podstatně nižší; navíc je ho nutno znovu označit za nepřezkoumatelný, když snížení „trestních“ sazeb vůbec nezohledňuje a po více než 4,5 letech řízení správní orgány fakticky udělí sankci více než pětinasobně zvýšenou (jde-li o její poměr k horní hranici trestní sazby). Žalobce uzavřel, že správní orgány zásadně pochybily, když nezohlednily vývoj zákonné úpravy ve prospěch žalobce, a proto je třeba jejich rozhodnutí o výši pokuty za rozporné s ústavním pořádkem.

40. Žalobce navrhl soudu, aby zrušil žalobou napadené rozhodnutí a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. *In eventum* žalobce navrhoval, aby soud alespoň přistoupil k moderaci (podstatnému snížení) výše pokuty.
41. Žalovaný ve vyjádření k žalobě ze dne 15. 11. 2019 postupně odmítl veškeré žalobní námítky.
42. Žalovaný uvedl, že v oznámení o zahájení řízení je výslovně uvedeno, že žalobce je podezřelý z toho, že letadlo bylo po dvou událostech v leteckém provozu opraveno neautorizovanou osobou, v rámci opravy byly použity neschválené letadlové celky a

nebylo řádně uvolněno do provozu, o čemž musí existovat prokazatelné záznamy, což bez dalšího znamená, že nesplňovalo podmínku letové způsobilosti, tudíž nemohlo být použito k létání ve vzdušném prostoru ČR. Žalovaný poté podrobně rozebral, co vše zahrnuje pojem údržba letadla. Dále vyložil, v tehdy platném znění zákona o civilním letectví § 93 odst. 2 písm. o) zněl, že právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že provádí lety ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu s podmínkami stanovenými v tomto zákoně. V projednávaném případě reprezentují tyto podmínky povinnosti výslovně vyplývající z § 12, přičemž je nezpochybnitelné, že letadlo musí být letuschopné, tedy musí mít platné osvědčení letové způsobilosti při každém prováděném letu, zrovna tak musí být letová dokumentace řádně vedena po celou dobu provozu, z čehož vyplývá, že se jedná v projednávaném případě o trvající správní delikt, kdy jednání naplňující skutkovou podstatu správního deliktu bylo ukončeno až uzemněním letadla, které bylo provedeno Úřadem pro civilní letectví zápisem do deníku kluzáku č. 3, který je součástí spisové dokumentace. Co se týká § 93 odst. 2 písm. v) či § 93 odst. 2 písm. r), ty se nezpochybnitelně váží k událostem v leteckém provozu, které jsou v oznámení o zahájení řízení výslovně časově určeny, nicméně porušení těchto ustanovení se nepodařilo prokázat, tudíž bylo řízení o těchto správních deliktech zastaveno, a to včetně řízení o správním deliktu dle § 93 odst. 1 písm. h).

43. Žalovaný souhlasil s tvrzením, že nadřízený správní orgán změnil časové období stanovené prvostupňovým orgánem jako období, v němž měl být skutek spáchán. Připustil, že správní orgán k procesu dokazování nepřistoupil řádně a odůvodnění prvních dvou prvostupňových rozhodnutí nekorespondovalo zjištěnému skutkovému stavu, včetně řádného určení období. Žalovaný proto napadená rozhodnutí opětovně zrušil a vrátil k novému projednání a rozhodnutí. Žalovaný však měl za to, že to v žádném případě nelze interpretovat tak, že by prvostupňový správní orgán již nebyl oprávněn opakovaně rozhodovat o naplnění skutkové podstaty správního deliktu z důvodu zákazu *reformationis in peius*, jejíž projednání bylo z jeho strany zastaveno, nicméně nadřízený orgán se s jeho právním názorem neztotožnil a nařídil věc opětovně projednat, což je v souladu s judikaturou jak Nejvyššího správního soudu, tak Ústavního soudu. Žalovaný odmítl argumentaci žalobce, podle které nebylo dopředu jasné, o čem bude prvostupňový správní orgán rozhodovat. Z veškerého průběhu řízení, výslechů svědků a otázek kladených účastníku řízení je zcela jednoznačné a nezpochybnitelné, co bylo předmětem řízení. Je zcela evidentní, že předmětem řízení byl jak vlastní systém údržby letadla obecně, tak ve vztahu k výše zmíněným událostem, resp. plnění povinností provozovatele letadla souvisejících s jeho údržbou, vyplývajících jak ze zákona o civilním letectví, tak z příslušných předpisů práva EU. Žalovaný rovněž uvedl, že správní orgány nebyly povinny žalobce v souvislosti s přijetím přestupkového zákona informovat, podle jakých právních předpisů bude v řízení dále postupováno. Přejícná ustanovení nového přestupkového zákona stanovila, že již zahájená řízení se projednají podle dosavadních právních předpisů, pokud není nová úprava pro pachatele příznivější. Vzhledem k tomu mělo být řízení dokončeno podle dosavadní právní úpravy, tedy jako řízení o správním deliktu. Jelikož v probíhajícím řízení již prvostupňový správní orgán žádné procesní úkony podle nové právní úpravy neprováděl, jedná se pouze o změnu právní terminologie, kdy pojem správní delikt byl nahrazen pojmem přestupek. Co se týká nové právní úpravy podmínek pro ukládání trestu, žalovaný uvedl, že právní úprava v přestupkovém zákoně je založena na stejných principech jako úprava v zákoně o civilním letectví, pouze je mnohem podrobnější v tom, jak mají správní orgány při aplikaci stanovených kritérií

postupovat, tudíž se bez dalšího jedná o právní úpravu pro pachatele příznivější, podle níž byl správní orgán povinen postupovat. Na promlčecí lhůtu nemělo přijetí přestupkového zákona v oblasti civilního letectví žádný vliv, neboť zůstala stejná, tedy 5 let. Žalovaný zopakoval, že byla naplněna skutková podstata správního deliktu provádění letů ve vzdušném prostoru ČR v rozporu s podmínkami stanovenými v zákoně o civilním letectví, přičemž tyto podmínky jsou stanoveny v § 12, kde je výslovně stanovena povinnost vést dokumentaci k letadlu, přičemž tuto povinnost je třeba plnit trvale po dobu provozu letadla. Samostatná skutková podstata, že není řádně vedena provozní dokumentace, neexistuje a nikdy neexistovala.

44. Žalovaný dále uvedl, že došlo k rozsáhlé novele zákona o civilním letectví, jejíž součástí byla značně rozšířená část správního trestání a došlo též k přečíslování skutkových podstat. Použitá skutková podstata, tedy § 93 odst. 2 písm. o), je nyní obsahem § 93 odst. 3 písm. c), přičemž do ní bylo doplněno, že lety ve vzdušném prostoru ČR jsou prováděny též v rozporu s přímo použitelným předpisem EU upravujícím provádění letů ve vzdušném prostoru. K tomu došlo v souvislosti s publikováním „pravidel létání“ přímo použitelným předpisem EU, což znamenalo rozšíření skutkové podstaty, nikoliv její změnu, která by byla pro pachatele příznivější. Konstatoval, že totéž se týká i zrušení prováděcího nařízení Komise č. 2042/2003, které však bylo nahrazeno nařízením Komise č. 1321/2014. Stanovené podmínky pro údržbu se nijak nezměnily, resp. se v některých případech ještě zpřísnily, tudíž ani tato úprava není pro pachatele příznivější. K námitce, že prvostupňový správní orgán mezi vydáním druhého a třetího prvoinstančního rozhodnutí neprováděl žádné dokazování, uvedl, že odvolací orgán to ani nepožadoval, pouze požadoval napadené rozhodnutí řádně odůvodnit tak, aby odůvodnění napadeného rozhodnutí korespondovalo zjištěným skutečnostem a zjištěné skutečnosti byly řádně subsumovány pod obsah konkrétní skutkové podstaty. To, že žalobce nevedl provozní dokumentaci řádně a řádně neudržoval letadlo v provozuschopném stavu, bylo bez dalšího prokázáno pomocí listinných důkazů, zejména zajištěné provozní dokumentace, výsledky svědků a nepřímo to vyplývalo i z výpovědi žalobce, tudíž žádné další dokazování nebylo třeba provádět. K námitce, že skutková podstata hovoří pouze o podmínkách stanovených zákonem o civilním letectví, nikoliv v prováděcích nařízeních (EU), žalovaný opětovně konstatoval, že podmínkou obsaženou v tomto zákoně je udržovat letadlo v provozuschopném stavu. Co všechno toto obnáší, tedy kdo, jakým způsobem a tak dále, je však obsaženo v nařízení, a to z toho titulu, aby byly ve všech členských státech EU zajištěny stejné podmínky pro zajištění odpovídající úrovně bezpečnosti letového provozu v oblasti technického stavu provozovaných letadel. Použitá skutková podstata v sobě imanentně zahrnuje nejen to, zda došlo k montáži schváleného letadlového celku, ale též, zda oprava byla provedena subjektem s patřičnou kvalifikací, letadlo bylo řádně uvolněno do provozu, o čemž existují prokazatelné záznamy a k letadlu je řádně vedena provozní dokumentace. I kdyby tedy nebylo bez důvodných pochybností prokázáno, že nedošlo k montáži neschváleného letadlového celku, bylo pomocí předložené provozní dokumentace řádně prokázáno, že oprava byla provedena subjektem, který k tomu nebyl oprávněn, letadlo nebylo řádně uvolněno do provozu, ani předložená provozní dokumentace nebyla vedena řádně.
45. Žalovaný shrnul, že v rámci probíhajícího řízení bylo řádně prokázáno, a to v souvislosti s dvěma událostmi v letovém provozu, že letadlo bylo nezpůsobilé k provozování ve vzdušném prostoru ČR. Na letadle nebyla řádně prováděna údržba, nebylo odpovídajícím způsobem uvedeno do provozu po prováděné údržbě a nebyla k němu řádně vedena

provozní dokumentace. Žalobce přitom byl se způsobem provádění údržby srozuměn a hodlal v něm nadále pokračovat.

46. Žalovaný závěrem uvedl, že byla uložena sankce ve dvou třetinách stanovené výše, nicméně žalobce údržbu úmyslně podceňoval a z hlediska úspory nákladů na provoz neplnil vše, co plnit měl. Vzhledem k tomu se jedná o vysoce společensky škodlivé jednání, které mohlo ohrozit nejen osoby, které si dotčené letadlo půjčují, ale též třetí osoby na leteckém provozu nezúčastněné.
47. Žalovaný navrhl soudu, aby nedůvodnou žalobu zamítl.

III.

Posouzení žaloby

48. Na základě podané žaloby přezkoumal Městský soud v Praze napadené rozhodnutí, jakož i řízení, které jeho vydání předcházelo, a to v mezích žalobcem uplatněných žalobních bodů, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu [§ 75 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“)].
49. Městský soud v Praze dospěl k závěru, že žalobou napadené rozhodnutí je pro nedostatek důvodů nepřezkoumatelné [§ 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.]; proto je zrušil, aniž ve věci nařizoval jednání; a to i přesto, že žalovaný s rozhodnutím bez nařízení jednání podle § 51 odst. 1 s. ř. s. nesouhlasil.
50. Žaloba je důvodná.
51. Při posouzení věci soud vyšel z následující právní úpravy:
52. Podle čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod „*[T]restnost činu se posuzuje a trest se ukládá podle zákona účinného v době, kdy byl čin spáchán. Pozdějšího zákona se použije, jestliže je to pro pachatele příznivější.*“
53. Podle § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. „*soud zruší napadené rozhodnutí pro vady řízení bez jednání rozsudkem pro nepřezkoumatelnost spočívající v nesrozumitelnosti nebo nedostatku důvodů rozhodnutí.*“
54. Soud předně konstatuje, že v dané věci byla žalobci uložena pokuta ve výši 650 000 Kč za spáchání dvou správních deliktů podle zákona o civilním letectví, přičemž správní orgány vycházely ze znění tohoto zákona účinného do 31. 12. 2014. Jednak správní orgány uložily žalobci pokutu za spáchání deliktu podle § 93 odst. 1 písm. d) zákona o civilním letectví, který v době jeho spáchání zněl tak, že *právnícká nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že na žádost Úřadu předá neúplné nebo nesprávné údaje podle § 12a odst. 1, a který v době jeho spáchání umožňoval uložit pokutu do výše 300 000 Kč [§ 93 odst. 9 písm. a) zákona o civilním letectví].* Tato skutková podstata, kterou byl žalobce shledán vinným, byla zrušena novelizací zákona o civilním letectví zákonem č. 127/2014 Sb. Žalobci byla dále uložena pokuta za správní delikt podle § 93 odst. 2 písm. o) zákona o civilním letectví, který v době jeho spáchání zněl tak, že *právnícká nebo podnikající fyzická osoba se dále dopustí správního deliktu tím, že provádí lety ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu s podmínkami stanovenými v tomto zákoně, a který v době jeho spáchání umožňoval uložit pokutu do výše 5 000 000 Kč [§ 93 odst. 9 písm. e) zákona o civilním letectví].* S účinností od 1. 2. 2015 byl tento správní delikt přesunut do § 93 odst. 3 písm. c) zákona o civilním letectví, přičemž skutková podstata byla rozšířena tak, že nově

právnícká nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že provádí lety ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu s podmínkami stanovenými v tomto zákoně nebo přímo použitelném předpise Evropské unie upravujícím provádění letů ve vzdušném prostoru, a umožňoval uložit pokutu od 50 000 Kč do 1 000 000 Kč [§ 93 odst. 5 písm. d) zákona o civilním letectví]. Od té doby nebyla skutková podstata nikterak obsahově změněna (v důsledku následných novelizací však zákon o civilním letectví již nehovoří o správním deliktu, nýbrž příslušné protiprávní jednání nazývá přestupkem) a rovněž výše maximální možné sankce za spáchání tohoto deliktu již zůstala beze změny.

55. Soud zdůrazňuje, že ve věci nepřehlédl požadavek rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013-46, dle kterého *„[r]ozhoduje-li krajský soud ve správním soudnictví o žalobě proti rozhodnutí správního orgánu, kterým bylo rozhodnuto o vině a trestu za správní delikt v situaci, že zákon, kterého bylo použito, byl po právní moci správního rozhodnutí změněn nebo zrušen, je povinen přihlédnout k zásadě vyjádřené ve větě druhé čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod, podle níž se trestnost činu posoudí a trest ukládá podle právní úpravy, která nabyla účinnosti až poté, kdy byl trestný čin spáchán, je-li to pro pachatele příznivější“.*
56. V nyní posuzované věci se však jedná o situaci ještě prostší. Zákon, jehož bylo použito, resp. příslušná ustanovení zákona o civilním letectví, která byla použita, totiž byla změněna ještě před tím, než rozhodl žalovaný, a dokonce ještě před tím, než rozhodl prvostupňový správní orgán.
57. To, že se zásada zakotvená v čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod (*„Trestnost činu se posuzuje a trest se ukládá podle zákona účinného v době, kdy byl čin spáchán. Pozdějšího zákona se použije, jestliže je to pro pachatele příznivější.“*) uplatní v rámci rozhodování správních orgánů o správním deliktu, přitom nebylo sporné již v době rozhodování rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu (viz shora odkazované usnesení rozšířeného senátu ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013-46, zejména body [16] až [19]; dále srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2004, č. j. 6 A 126/2002-27, č. 461/2005 Sb. NSS, nálezn Ústavního soudu ze dne 11. 7. 2007, sp. zn. II. ÚS 192/05, č. 110/2007 Sb. ÚS, usnesení rozšířeného senátu ze dne 30. 9. 2015, č. j. 6 As 114/2014-55, č. 3339/2016 Sb. NSS).
58. Soud v této souvislosti odkazuje zejména na bod I. právní věty rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2004, č. j. 6 A 126/2002-27, podle kterého *„Ústavní záruka vyjádřená v článku 40 odst. 6 in fine Listiny základních práv a svobod a spočívající v přípustnosti trestání podle nového práva, jestliže je taková úprava pro pachatele výhodnější, platí i v řízení o sankci za správní delikty. Ve svých důsledcích znamená, že rozhodnutí, které za účinnosti nového práva ukládá trest podle práva starého, se musí ve svých důvodech vypořádat s otázkou, zda nové právo vůbec převzalo staré skutkové podstaty, a pokud ano, zda tresty za takové delikty ukládané jsou podle nového práva mírnější nebo přísnější než podle práva starého. Rozhodnutí, které se s touto otázkou vůbec nevypořádá a zcela ji pomine, je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů [§ 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.]“.*
59. V nyní posuzované věci je zřejmé, že správní orgány se s otázkou, zda nové právo vůbec převzalo staré skutkové podstaty, a pokud ano, zda tresty za takové delikty ukládané jsou podle nového práva mírnější nebo přísnější než podle práva starého, vůbec nevypořádaly.
60. Co se týče správního deliktu podle § 93 odst. 1 písm. d) zákona o civilním letectví, který v době jeho spáchání zněl tak, že *právnícká nebo podnikající fyzická osoba se dopustí*

správního deliktu tím, že na žádost Úřadu předá neúplné nebo nesprávné údaje podle § 12a odst. 1, soud opakuje, že „nová“ právní úprava, tedy zákon o civilním letectví po novelizaci zákonem č. 127/2014 Sb., tuto skutkovou podstatu předmětného deliktu nepřevzala; tedy zanikla „trestnost“. Jelikož ústavní záruka čl. 40 odst. 6 Listiny o tom, že je nutno použít pozdějšího práva, je-li to pro pachatele výhodnější, platí jak v řízení soudním, tak v řízení správním, nelze trestat podle práva starého v době účinnosti práva nového, jestliže nová právní úprava konkrétní skutkovou podstatu nepřevzala. Správní orgány se s touto otázkou vůbec nezabývaly, a proto jsou jejich rozhodnutí v tomto ohledu zcela nepřezkoumatelná.

61. Soud dodává, že správní orgány se skutkovou podstatou správního deliktu podle § 93 odst. 1 písm. d) zákona o civilním letectví obecně téměř nezabývaly. Z prvostupňového rozhodnutí vyplývá toliko to, že prvostupňový správní orgán shledal žalobce vinným rovněž ze spáchání přestupku naplňujícího skutkovou podstatu obsaženou v § 93 odst. 1 písm. d) zákona o civilním letectví ve znění účinném do 31. 12. 2014, jehož se měl žalobce podle prvostupňového správního orgánu dopustit tím, že mu na jeho žádost při provádění kontroly dne 24. 9. 2014 předal nesprávné údaje podle § 12a odst. 1 zákona o civilním letectví, přičemž tato nesprávnost spočívala v neúplném vedení záznamů o technickém a provozním stavu letadla významných pro bezpečnost létání, jež měl provozovatel letadla povinnost vést v souladu s § 12 odst. 2 písm. e) téhož zákona; provozovatel letadla v záznamech po provozu letadla přitom neuvedl pro provoz letadla a pro bezpečnost létání zcela zásadní údaje o provedení instalace vrtulí, opravě a údržbě předmětného letadla v souvislosti s incidenty ve dnech 12. 4. 2014 a 14. 6. 2014, a o následném uvolnění letadla do provozu. V odůvodnění se prvostupňový správní orgán touto skutkovou podstatou již příliš nezabýval, v podstatě toliko konstatoval, že provozovatel letadla byl povinen vést věrné záznamy o provozu letadla a tyto na žádost Úřadu poskytnout, což však při uvedené kontrole neučinil. Žalovaný se uvedenou skutkovou podstatou v žalobou napadeném rozhodnutí rovněž podrobněji nezabýval; z odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí není soudu dokonce ani zřejmé, zda se podle žalovaného žalobce porušení této povinnosti dopustil, či zda se podle něj dopustil toliko správního deliktu podle § 93 odst. 2 písm. o) zákona o civilním letectví, neboť k předání údajů podle § 12a odst. 1 zákona o civilním letectví se žalovaný nevyjadřuje. Jinými slovy, žalovaný uvádí, že provozovatel letadla má povinnost řádně a úplně vést záznamy o provozu letadla, z odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí však není zřejmé, zda žalovaný tuto povinnosti obsaženou v § 12 odst. 2 písm. e) zákona o civilním letectví spojuje s porušením § 93 odst. 1 písm. d) zákona o civilním letectví nebo § 93 odst. 2 písm. o) zákona o civilním letectví.
62. Soud přitom přisvědčuje žalobci, že skutková podstata obsažená v tehdy účinném § 93 odst. 1 písm. d) zákona o civilním letectví na projednávanou věc zřejmě ani nedopadá. Toto ustanovení výslovně odkazuje na údaje podle § 12a odst. 1 zákona o civilním letectví, který (beze změny ode dne 1. 8. 2011 doposud) zní tak, že *Úřad shromažďuje a zpracovává veškeré pro bezpečnost létání významné údaje o technickém a provozním stavu letadel (dále jen „technický stav letadel“) přistávajících na území České republiky a evidovaných v leteckém rejstříku státu, jenž není členským státem Evropské unie.* Soudu tedy shodně se žalobcem není zřejmé, z jakého důvodu by se toto ustanovení mělo týkat předmětného letadla, které je evidováno v leteckém rejstříku ČR. Správní orgány však tuto svou úvahu žádným způsobem nevysvětlily, a proto není z odůvodnění správních rozhodnutí seznatelné ani to, zda se žalobce porušení této povinnosti vůbec mohl dopustit.

63. Co se týče správního deliktu podle § 93 odst. 2 písm. o) zákona o civilním letectví, který v době jeho spáchání zněl tak, že *právnícká nebo podnikající fyzická osoba se dále dopustí správního deliktu tím, že provádí lety ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu s podmínkami stanovenými v tomto zákoně*, soud opakuje, že tuto skutkovou podstatu nová právní úprava převzala a rozšířila ji, resp. doplnila ji o podmínky stanovené v přímo použitelném předpise Evropské unie upravujícím provádění letů ve vzdušném prostoru. Stávající právní úprava tak v tomto není pro žalobce příznivější. Nelze však pominout skutečnost, že nová úprava stanoví mírnější sankce za stejné (resp. dokonce rozšířené) jednání. Právní úprava v době spáchání správního deliktu totiž umožňovala uložit pokutu do výše 5 000 000 Kč, zatímco nová právní úprava umožňovala (a stále umožňuje) uložit pokutu od 50 000 Kč do 1 000 000 Kč. Byla tak sice zakotvena dolní hranice trestní sazby, horní hranice se však značným způsobem snížila. Jelikož i zde platí ústavní záruka čl. 40 odst. 6 Listiny, měly se správní orgány touto otázkou a dodržením shora uvedeného ústavního principu důsledně zabývat. Správní orgány se však touto otázkou opět vůbec nezabývaly. Prvostupňový správní orgán dokonce zjevně vycházel ze staré právní úpravy, když v odůvodnění výše sankce, tedy pokuty ve výši 650 000 Kč, vycházel z možnosti uložit pokutu až do výše 5 000 000 Kč, přičemž uvedl, že pokutu ukládá při dolní hranici zákonem stanovené sazby a že pokuta uložená ve výši 12 % maximálního možného postihu se jeví jako přiměřená. V době rozhodování prvostupňového správního orgánu, dne 22. 3. 2019, však již uvedená skutková podstata byla přesunuta právě do § 93 odst. 3 písm. c) zákona o civilním letectví a za daný (novelizovaný) přestupek bylo možno uložit pokutu do 1 000 000 Kč. Prvostupňový správní orgán tedy uvedenou otázku zcela pominul, v důsledku čehož odůvodnění výše sankce ani nekoresponduje se zákonnou úpravou. Žalovaný se pak k uvedené otázce vůbec nevyjádřil.
64. Jak již bylo uvedeno výše, rozhodnutí správního orgánu, které trestá podle starého práva delikt v době platnosti a účinnosti práva nového, se naprosto nemůže obejít bez toho, aby důsledně porovnálo nové a staré skutkové podstaty deliktů, doložilo, že i podle nového práva jde ve všech případech o jednání trestné a že postih podle nového práva není pro delikventa výhodnější. Rozhodnutí, které se s touto otázkou (a tedy s dodržením ústavního principu čl. 40 odst. 6 Listiny) vůbec nevypořádá a zcela ji pomine, je nepřezkoumatelné, protože důvody, které vedly k vyměření ukládané konkrétní sankce, z něj nelze seznat (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2004, č. j. 6 A 126/2002-27).
65. Soud k tomu pro úplnost uvádí, že podle konstantní judikatury musí být z odůvodnění rozhodnutí seznatelné, proč správní orgán považuje námitky účastníka za liché, mylné nebo vyvrácené, které skutečnosti vzal za podklad svého rozhodnutí, proč považuje skutečnosti předestřené účastníkem za nerozhodné, nesprávné nebo jinými řádně provedenými důkazy vyvrácené, podle které právní normy rozhodl a jakými úvahami se řídil při hodnocení důkazů (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 6. 2010, č. j. 9 As 66/2009-46, ze dne 4. 2. 2010, č. j. 7 Afs 1/2010-53, ze dne 23. 7. 2009, č. j. 9 As 71/2008-109, či ze dne 31. 3. 2004, č. j. 4 As 19/2014-35, a v neposlední řadě na rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 26. 2. 1993, č. j. 6 A 48/92-23).
66. Soud je přesvědčen, že žalovaný těmito povinnostem nedostál, a to zejména s ohledem na absenci porovnání nové a staré právní úpravy, resp. nezohlednění toho, zda jde v případě obou správních deliktů o jednání stále trestné a zda sankce podle nové úpravy není pro žalobce výhodnější. Žalobou napadené rozhodnutí je v tomto směru zcela nedostatečně odůvodněno, nejsou v něm obsaženy právní úvahy, na jejichž základě žalovaný posoudil

tyto zásadní otázky správního trestání (a ostatně ani další otázky stěžejní pro toto specifické správní řízení), nejsou opřena o dostatek relevantních důvodů, z nichž by bylo zřejmé, proč žalovaný rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku napadeného rozhodnutí, a zda jím byl použit správný právní předpis (resp. jeho znění) na otázku, která je v dané věci rozhodná.

67. Soudu proto nezbylo, než žalobě vyhovět a žalobou napadené rozhodnutí zrušit pro nepřezkoumatelnost.

IV.

Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

68. S ohledem na výše uvedené soud konstatuje, že žalobou napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Soud tedy podle § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. zrušil žalobou napadené rozhodnutí a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení (§ 78 odst. 4 s. ř. s.). Právním názorem, který soud vyslovil ve zrušujícím rozsudku, je v dalším řízení správní orgán vázán (§ 78 odst. 5 s. ř. s.).
69. Výrok o nákladech řízení je odůvodněn § 60 odst. 1 věta první s. ř. s. Žalobce měl ve věci úspěch, soud mu proto přiznal náhradu nákladů řízení, které jsou tvořeny zaplaceným soudním poplatkem ve výši 3 000 Kč a náklady právního zastoupení za dva úkony právní služby (převzetí a příprava zastoupení, podání žaloby), přičemž sazba odměny za jeden úkon právní služby činí dle advokátního tarifu – vyhlášky č. 177/1996 Sb. částku 3 100 Kč (§ 7, § 9 odst. 4 písm. d), § 11 odst. 1 písm. a), d) cit. vyhlášky v rozhodném znění), tj. 2 x 3 100 Kč, dvě paušální částky ve výši 300 Kč (§ 13 odst. 3 cit. vyhlášky v rozhodném znění), tj. 2 x 300 Kč a DPH. Celková výše nákladů, které žalobci v tomto řízení vznikly, činí 11 228 Kč. Soud proto uložil žalovanému povinnost zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení v této výši ve stanovené lhůtě k rukám zástupce žalobce, advokáta Mgr. Františka Málka.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) 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). Připadne-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 15. června 2022

Mgr. Gabriela Bašná v.r.
předsedkyně senátu