



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu JUDr. Slavomíra Nováka a soudkyně Mgr. Jany Jurečkové a Mgr. Andrey Veselé ve věci

žalobce

Aero CB s.r.o., IČ: 017 07 051,
se sídlem č. p. 109, Hosín,
zastoupeného Mgr. Jiřím Jaruškem, advokátem
se sídlem Radniční 7A, České Budějovice,

proti

žalovanému

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

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 1. 2024, č. j. MD-13085/2021-220/2,

takto:

- I. Rozhodnutí Úřadu pro civilní letectví ze dne 19. 1. 2021, č. j. 3938-20-301/10, a rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 1. 2024, č. j. MD-13085/2021-220/2, se ruší a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 11 228 Kč, a to ve lhůtě jednoho měsíce od právní moci rozsudku k rukám zástupce žalobce.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

Odůvodnění:

I. Základ sporu

1. Úřad pro civilní letectví jako správní orgán prvního stupně rozhodl dne 19. 1. 2021 pod č. j. 3938-20-301/10, tak, že žalobce uznal vinným ze spáchání přestupku naplňujícího skutkovou podstatu ustanovení § 93 odst. 3 písm. c) zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví (dále jen „letecký zákon“ nebo jen „ZCL“), kterého se žalobce dopustil tím, že v období od 2. 5. 2017 do 18. 2. 2020 nedbalostně prováděl lety v režimu SPO, aniž by provozní příručka provozovatele splňovala podmínky stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. 7. 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví ve spojení s čl. 31 tohoto nařízení a nařízením Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. 10. 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle základního nařízení, a to zejména jeho částí ORO v použitelných částech ORO.GEN.110 a ORO.GEN.200 a částí SPO v ust. SPO.OP.230. žalobci byla uložena pokuta 10 000 Kč.
2. Konkrétně žalobce v průběhu kontroly předložil příručku, která vykazovala nedostatky spočívající v nedodržení požadavků na obsah a strukturu této dokumentace.
3. Proti rozhodnutí podal žalobce odvolání, o němž rozhodl žalovaný žalobou napadeným rozhodnutím. Žalovaný podanému odvolání částečně vyhověl a napadené rozhodnutí správního orgánu prvního stupně změnil tak, že pozměnil text výroku a doplnil označení jednatele žalobce, a dále v rozsahu, jímž bylo rozhodnuto, že žalobce není shledán vinným ze spáchání přestupku naplňujícího skutkovou podstatu § 93 odst. 3 písm. d) leteckého zákona, rozhodl v tomto rozsahu o zastavení řízení.

II.

Obsah žaloby a vyjádření žalovaného

4. V podané žalobě žalobce předně namítl nezákonnost napadeného rozhodnutí způsobenou vadou jeho výrokové části.
5. Jak uvedl, z výrokové části napadeného rozhodnutí není zřejmé, ze spáchání jakého přestupku byl žalobce uznán vinným.
6. Žalovaný doplnil výrok ohledně zastavení řízení v části týkající se přestupku podle § 93 odst. 3 písm. d) zákona o civilním letectví. Na druhou stranu ale žalovaný ve výrokové části napadeného rozhodnutí konstatuje, že žalobce byl uznán vinným právě ze spáchání přestupku dle § 93 odst. 3 písm. d) zákona o civilním letectví. Z výroku napadeného rozhodnutí tedy neplyne, zda je žalobce vinen spácháním přestupku podle § 93 odst. 3 písm. d) zákona, jak o tom hovoří výrok napadeného rozhodnutí, nebo za spáchání přestupku podle § 93 odst. 3 písm. c) zákona, jak to plyne z výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně.
7. Dále žalovaný ve výrokové části napadeného rozhodnutí nijak neuvádí, jak se s podaným odvoláním vypořádal, konstatuje, že se odvolání částečně vyhovuje, avšak neuvádí, zda ve zbývajících částech toto zamítá a o jakou část odvolání se jedná. Není tedy zřejmé, proč nebylo

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

odvolání žalobce zcela vyhověno, když nedošlo k zamítnutí odvolání v té části, ve které zřejmě žalovaný neměl v úmyslu podanému odvolání vyhovět. Napadené rozhodnutí je z tohoto důvodu neúplné.

8. S odkazem na komentářovou literaturu žalobce uzavřel, že napadené rozhodnutí je nezákonné, zmatečné, nesrozumitelné a věcně nesprávné.
9. Ve druhé žalobní námitce žalobce vytýká napadenému rozhodnutí nesprávný odkaz na přímo použitelný předpis Evropské unie.
10. Přestupek podle § 93 odst. 3 písm. c) zákona o civilním letectví spáchá právnická osoba, která 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. Přímo použitelnými předpisy Evropské unie jsou nařízení Evropského parlamentu a Rady 2018/1139 ze dne 4. 7. 2018 a prováděcí nařízení Komise č. 923/2012 ze dne 26. 9. 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace. Výrokové části rozhodnutí obou správních orgánů však odkazují na nařízení Komise č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 216/2008. Nařízení Komise stanoví podrobná pravidla pro letový provoz letounů a vrtulníků, včetně prohlídek letadel provozovatelů na odbavovací ploše pod bezpečnostním dozorem jiného státu, když přistávají na letištích nacházejících se na území, na něž se vztahují ustanovení smluv. Žalovaný ve výrokové části napadeného rozhodnutí označuje nařízení Evropského parlamentu a Rady 2018/1139 ze dne 4. července 2018 jako základní nařízení, přičemž k nařízení Komise č. 965/2012 ze dne 5. října 2012 uvádí, že toto nařízení stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle základního nařízení.
11. Žalobce k tomu uvedl, že nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012 se vztahuje k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, nikoliv k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/1139 ze dne 4. července 2018, když toto základní nařízení provádí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 bylo zrušeno právě nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/1139 ze dne 4. července 2018.
12. Žalobce k tomu dále uvedl, že v rozhodnutí prvostupňovém není uveden žádný odkaz na určitý právní předpis či přímo použitelný předpis Evropské unie, který měl žalobce porušit, ale omezují se pouze na konstatování, že žalobce měl porušit „části ORO v použitelných částech ust. ORO.GEN.110 a ORO.GEN.200 a částí SPO v ust. SPO.OP.230“. Žalobci tak není zřejmé, na jaký přímo použitelný předpis Evropské unie má být touto citací odkazováno. Už vůbec pak není zřejmé, v jakém právním předpisu se má nacházet ustanovení SPO.OP.230, když ani nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012 ustanovení SPO.OP.230 neobsahuje.
13. Třetí žalobní námitkou žalobce brojí proti právnímu posouzení jemu přičítaného jednání. Žalobci je kladeno za vinu, že nedbalostně prováděl lety, aniž by provozní příručka provozovatele splňovala podmínky stanovené nařízením č. 2018/1139. Správní orgán nevysvětlil, jak mohou výtky vztahující se k vedení příručky provozovatele naplnit zákonné znaky skutkové podstaty, která postihuje provádění letů ve vzdušném prostoru České republiky, tedy samotnou letovou činnost. Žalobce namítá, že skutková podstata v souladu s jazykovým vyjádřením hypotézy dané právní normy postihuje nedovolené

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

jednání, které se bezprostředně týká letové činnosti prováděné ve vzdušném prostoru České republiky, ale nedopadá na případy porušení povinností, které se provádění letů bezprostředně netýkají. V opačném případě by pod tuto skutkovou podstatu bylo možno podřadit každé jednání, které jakkoliv, byť i velmi vzdáleně, souvisí s prováděním letů.

14. Žalobce dále namítl, že zpracovaná provozní příručka žádným způsobem nenahrazuje dosaženou kvalifikaci pilota, doklad o jeho zdravotní způsobilosti, řízení letové způsobilosti a povinnosti k údržbě letadla. Z toho podle žalobce vyplývá, že provádění letů bylo v souladu s předpisy zajišťujícími bezpečnost.
15. Pakliže ÚCL a žalovaný spatřují v nedostatcích provozní příručky naplnění skutkové podstaty dle § 93 odst. 3 písm. c) ZCL, je nutné trvat na tom, aby tento závěr byl v rozhodnutí prvostupňovém i v napadeném rozhodnutí přezkoumatelně odůvodněn, a především aby bylo ze strany orgánů státní správy bez pochybností prokázáno, že žalobce spáchal přestupek naplněním shora uvedené skutkové podstaty.
16. Žalobce napadenému rozhodnutí dále vytýká, že nezohledňuje, že některé části provozní příručky mají být zpracovány s přihlédnutím k velikosti provozovatele a k povaze a složitosti jeho činnosti, jak stanoví například ustanovení ORO.GEN.200 písm. b), které je v odůvodnění napadeného rozhodnutí citováno. Úvahy správních orgánů o tom, jakým způsobem byla provozní příručka posouzena ve vztahu k velikosti, povaze a složitosti činnosti žalobce však napadené rozhodnutí postrádá.
17. Ve vztahu k rozhodnutí správního orgánu prvního stupně žalobce namítl, že popis skutku musí obsahovat označení místa, času a způsobu jeho spáchání, právní kvalifikace skutku a vyslovení viny obviněného. Výrok rozhodnutí by měl být srozumitelný, přesný a určitý, neboť na základě výroku rozhodnutí jsou účastníkům řízení (obviněnému z přestupku) ukládány povinnosti. Ve výrokové části prvostupňového rozhodnutí se však prolínají dva skutky, které jsou oba nejasně popsány a do sebe vzájemně zapleteny, když není zřejmé, zda je postihován skutek spočívající v provádění letů ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu s uloženými podmínkami, nebo zda jde o skutek spočívající v tom, že provozní příručka žalobce nesplňuje podmínky stanovené příslušnou legislativou.
18. Námitku neurčitosti a nesrozumitelnosti výroku žalobce uplatnil v podaném odvolání, žalovaný však vytýkané vady neshledal (žalobce cituje str. 4 rozhodnutí), takový postup však žalobce pokládá za vnitřně rozporný. Podle žalobce první část citovaného odůvodnění, podle které nezpracování provozní příručky může ohrožovat bezpečnost leteckého provozu či obecně létání, je ve zjevném rozporu s další částí této věty, podle které naopak skutečnost, že by provozovatel provozní příručku neměl nebo by ji neměl zpracováno řádně, sama o sobě bezpečnost létání neohrožuje.
19. Žalobce jako adresát napadeného rozhodnutí je tak na pochybách, zda zpracování provozní příručky, resp. to, zda provozní příručka vyhovuje všem legislativním požadavkům, vlastně ohrožuje provádění letů ve vzdušném prostoru České republiky či nikoliv a zda tedy došlo k naplnění skutkové podstaty přestupku podle § 93 odst. 3 písm. c) ZCL nebo nedošlo.
20. Z rozhodnutí správního orgánu prvního stupně neplyne, které konkrétní a nezpochybnitelně určené právní povinnosti měly být jednáním žalobce porušeny, a není proto jasné, jakým jednáním měl žalobce daný přestupek spáchat. Argumentace žalovaného v napadeném rozhodnutí ignoruje zákonný požadavek, podle kterého má být

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

postihované protiprávní jednání jednoznačně popsáno a identifikováno ve výroku rozhodnutí, a nikoli v jeho odůvodnění.

21. V rozporu se skutečností je navíc tvrzení žalovaného o tom, že v jím přezkoumávaném rozhodnutí jsou uvedena ta ustanovení provozní příručky, jež nebyla v souladu s legislativními požadavky dodržena, když se zde toliko rekapituluje průběh ústního jednání, aniž by se zde současně konstatovalo, v čem dle zjištění ÚCL provozní příručka žalobce nevyhovovala legislativním podmínkám.
22. Rozhodnutí správního orgánu prvního stupně vůbec neobsahuje přisudek, a proto z něj nelze ex post dovozovat, že se jedná o výčet nedostatků v obsahu provozní příručky. Označené vady rozhodnutí měl žalovaný jako odvolací správní orgán zjistit a měl zvolit tomu adekvátní procesní postup, tedy rozhodnutí orgánu prvního stupně zrušit a věc mu vrátit k novému projednání.
23. Vytýkané nedostatky obou správních rozhodnutí pak žalobce ve třetí žalobní námitce shrnuje tak, že není odůvodněno, jak mají údajné a blíže neidentifikované nedostatky provozní příručky žalobce zakládat provádění letů ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu s podmínkami stanovenými v zákoně o civilním letectví nebo přímo použitelném předpise Evropské unie upravujícím provádění letů ve vzdušném prostoru, jak to vyžaduje skutková podstata přestupku podle § 93 odst. 3 písm. c) ZCL.
24. V další (v pořadí čtvrté) části žalobní argumentace žalobce dále specifikuje vady napadeného rozhodnutí, které podle jeho názoru nesplňuje náležitosti vyžadované § 68 odst. 3 správního řádu. Uvedené ustanovení žalovanému ukládá, aby v odůvodnění uvedl úvahy, kterými se řídil při hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se vypořádal s námitkami účastníků. Žalovaný se v odůvodnění napadeného rozhodnutí nijak nevyjadřuje k námitce žalobce v postavení odvolatele o tom, že výroková část prvostupňového rozhodnutí není v souladu s § 93 odst. 1 přestupkového zákona (čl. III., část A, odst. 2 podaného odvolání), přičemž žalovaný tuto vadu nejenže neopravil vydáním napadeného rozhodnutí, ale nijak na tuto námitku nereagoval.
25. V napadeném rozhodnutí se žalovaný rovněž se nevypořádal s další námitkou uvedenou v odvolání, a sice námitkou vyhodnocení společenské škodlivosti činu (materiální znak přestupku.)
26. V podaném odvolání žalobce uvedl, že ÚCL nijak nezohlednil ustanovení § 5 přestupkového zákona a v odůvodnění neuvedl úvahy, kterými se řídil při posouzení společenské škodlivosti daného činu. Stejnou vadou trpí i napadené rozhodnutí. Správní orgán je přitom povinen poté, co dospěje k závěru, že byla naplněna skutková podstata přestupku, který je takto v zákoně označen (formální znak přestupku), posoudit, zda je čin, který je v přestupku spatřován, i společensky škodlivý. ÚCL a ani žalovaný však takovéto úvahy ve svých rozhodnutích nečiní (žalobce k vytýkané vadě poukazuje na judikaturu Nejvyššího správního soudu, a to rozsudky ze dne 31. 10. 2008, č. j. 7 Afs 27/2008-46, ze dne 6. 6. 2013, č. j. 1 As 24/2013-28, ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008-45).
27. Žalobce vytýká žalovanému, že v rozhodnutí okopíroval část právního předpisu – ustanovení ORO.GEN.110, ORO.GEN.200 a SPO.OP.230, avšak v odůvodnění napadeného rozhodnutí neuvádí, k jakému právnímu předpisu se okopírovaná část textu vztahuje a neodkazuje na žádný jednoznačně identifikovatelný právní předpis.

28. V závěrečné části žalobní argumentace žalobce konkretizuje námitky směřující proti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně s tím, že neobsahuje označení místa spáchání přestupku jako obligatorní náležitost popisu skutku (k tomu odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 7. 2015, č. j. 4 As 63/2015-52). Dále výroková část prvostupňového rozhodnutí obsahuje nesprávné odkazy na jednotlivé právní předpisy: v úvodní části rozhodnutí zavedl správní orgán prvního stupně pro ZCL zkratku „letecký zákon“ a pro PřesZ zavedl zkratku „přestupkový zákon“. V bodu III. výrokové části rozhodnutí je ale uveden odkaz na ustanovení „zákona o civilním letectví“ a „zákona o přestupcích“. Není tak zřejmé, jaký zákon měl při vydání rozhodnutí pod zkratku „zákon o přestupcích“ na mysli, respektive proč v úvodní části rozhodnutí zavádí zkratky, které následně v další části rozhodnutí nepoužívá. Žalovaný na tyto zjevné nesprávnosti v napadeném rozhodnutí nijak nereagoval, čímž zatížil napadené rozhodnutí další vadou, která v souhrnu jen přispívá k neurčitosti, nepřesnosti, nejednoznačnosti a nesrozumitelnosti napadeného rozhodnutí. K náležitostem rozhodnutí pak poukazuje na nález Ústavního soudu ze dne 21. 7. 2004, sp. zn. II. ÚS 583/03.
29. Žalovaný v písemném vyjádření navrhl, aby žaloba byla zamítnuta.
30. Jak uvedl, žalobci jako provozovateli je kladeno za vinu, že ve stanoveném časovém období prováděl lety ve vzdušném prostoru České republiky bez zpracované provozní příručky.
31. Jedná se o trvajících přestupek, a je proto je plně dostačující uvést, že se jedná o lety prováděné ve stanovené době, kdy nebyly splněny podmínky pro provádění takových letů. O jaké lety konkrétně šlo bez dalšího vyplývá z provozně technické dokumentace vedené provozovatelem, kdy je v rámci záznamu o letu uvedeno, kdy byl let proveden (datum provedení), kam byl proveden (místo vzletu a místo přistání), doba vzletu a přistání (celkový čas letu v minutách), kdo byl dle ustanovení § 54 ZCL, velitelem letadla odpovědným za bezpečné provedení letu.
32. Je pravdou, že v rozhodnutí je jednou uvedeno „letecký zákon“ a jindy „zákon o civilním letectví“, případně jednou „přestupkový zákon“ a jindy „zákon o přestupcích“. Z formálních důvodů je sice žádoucí používat stejnou, již zavedenou zkratku, nicméně použitá sousloví jsou natolik známá, že je zcela zřejmé, o jaký právní předpis se jedná, tudíž se nejedná o takovou vadu rozhodnutí, která by způsobovala neurčitost výroku napadeného rozhodnutí z důvodu chybné identifikace právního předpisu, respektive nelze z tohoto titulu konstatovat, že by napadené rozhodnutí bylo nezákonné pro rozpor s ustanovením § 93 odst. 1 zákona o přestupcích ve spojení s ustanovením § 68 odst. 2 správního řádu.
33. V projednávaném případě byly lety ve vzdušném prostoru prováděny v rozporu s podmínkami stanovenými v zákoně, a to takovým způsobem, že tím potencionálně mohlo dojít k ohrožení bezpečnosti létání. Žalovaný vysvětlil, že bezpečnost letového provozu není ohrožena pouze porušením prováděcího předpisu upravujícího provádění letů, tedy jak je letadlo pilotováno, ale též tím, že k samotné letecké činnosti je třeba mít speciální oprávnění, musí jej pilotovat někdo, kdo je k tomu zdravotně a odborně způsobilý. V projednávaném případě se jednalo o specifický provoz SPO, k němuž se v souladu s právem Evropské unie nevydává provozní licence ani se tento provoz ze strany Úřadu neschvaluje. V tomto případě budoucí provozovatel pouze deklaruje, že chce takový provoz provádět, přičemž splňuje veškeré podmínky pro jeho provádění. Teprve následně Úřad kontroluje, zda jsou podmínky ke specifickému provozu SPO splněny. Pokud je

provozovatel nesplňuje, k čemuž v projednávaném případě prokazatelně došlo, zejména tím, že žalobce neplnil své povinnosti vyplývající z nutnosti mít řádně zpracovanou provozní příručku, byly lety ve vzdušném prostoru České republiky prováděny v rozporu s podmínkami stanovenými v tomto zákoně, potažmo v právu Evropské unie. To, že prováděním těchto letů mohlo dojít k ohrožení bezpečnosti létání, např. tím, že provozovatel neměl upraven zajištění průběžného výcviku a způsobilosti personálu, případně popis postupů a zásad v oblasti bezpečnosti, je přítěžující okolností, ke které je správní orgán povinen přihlídnout při ukládání sankce.

34. Co se týče aplikace práva Evropské unie, uvedl žalovaný, že mezinárodními normami velmi podrobně regulovaná právní úprava oblasti civilního letectví stojí na principu, že tuto oblast obecně upravují takzvaná základní nařízení Evropského Parlamentu a Rady, která doplňují specifická nařízení. Původně bylo tímto základním nařízením nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, ve znění pozdějších změn a doplnění, na které byla navázána prováděcí nařízení Komise (v projednávaném případě konkrétně nařízení Komise (EU) č. 965/2012). Poté bylo základní nařízení zásadním způsobem přepracováno a nově vydáno jako nařízení Evropského Parlamentu a Rady č. 2018/1139, nicméně i nadále platí, že prováděcí nařízení vážící se k původnímu základnímu nařízení se automaticky váží i k novému základnímu nařízení, tudíž kontinuita právní úpravy byla bez dalšího zachována.

III.

Posouzení žaloby

35. Městský soud v Praze ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, po vyčerpání řádných opravných prostředků a splňuje všechny formální náležitosti na ni kladené. Soud přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí i řízení, které mu předcházelo, v rozsahu žalobních bodů, kterými je vázán (§ 75 odst. 1 a 2 s. ř. s.), přitom vycházel ze skutkového a právního stavu v době vydání rozhodnutí. Městský soud postupoval podle § 76 odst. 1 písm. a) s.ř.s. a ve věci rozhodl bez jednání, neboť dospěl k závěru, že žaloba je důvodná.
36. Žalobní argumentace ve své podstatné části směřuje proti oběma správním rozhodnutím, kterým je vytýkána nepřezkoumatelnost, rozhodnutí žalovanému pak rovněž nevypovídání se s odvolacími námitkami.
37. Rozhodnutím správního orgánu prvního stupně pod výrokem I. bylo konstatováno, že žalobce „není shledán vinným ze spáchání přestupku naplňujícího skutkovou podstatu ustanovení § 93 odst. 3 písm. d) leteckého zákona“. Řízení bylo žalovaným zastaveno.
38. Pod výrokem II. byl žalobce shledán vinným „spácháním přestupku naplňujícího skutkovou podstatu ustanovení § 93 odst. 3 písm. c) leteckého zákona, kterého se měl dopustit tím, že v období od 2. 5. 2017 do 18. 2. 2020 nedbalostně prováděl lety v režimu SPO, aniž by provozní příručka provozovatele splňovala podmínky stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví (dále jen „základní nařízení“) ve spojení s čl. 31 tohoto nařízení a nařízením Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle základního nařízení, a to zejména jeho částí ORO v použitelných částech ust. ORO.GEN.110 a ORO.GEN.200 a částí SPO v ust. SPO.OP.230“.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

Městský soud přezkoumává napadené rozhodnutí v rozsahu vymezeném právě citovaným výrokem.

39. V záhlaví rozhodnutí je přitom mimo jiné uvedeno: „*ve věci přestupkového řízení zahájeno s účastníkem řízení ...pro podezření ze spáchání přestupku naplňujícího skutkovou podstatu ustanovení § 93 odst. 3 písm. c) a d) leteckého zákona, kterého se měl účastník řízení dopustit tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie, tedy v rozporu s nařízením Evropského parlamentu a Rady EU č. 2018/1139 ze dne 4. července 2018 O společných pravidlech v oblasti civilního letectví. ... ve spojení s čl. 31 tohoto nařízení a nařízením komise EU č. 965/2012 ze dne 5. října. 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle základního nařízení v období od 2. 5. 2017 do 18. 2. 2020 prováděl lety ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu s výše uvedenými právními předpisy, čímž zároveň ohrozil bezpečnost létání porušením leteckého předpisu nebo přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provádění letů ve vzdušném prostoru.*“
40. V napadeném rozhodnutí žalovaný formuloval výrok rozhodnutí takto: „*V rámci úvodní části výroku napadeného rozhodnutí se mezi text: „se sídlem Hosín 109, Hosín 37341 a text: „pro podezření ze spáchání přestupku vkládá text, „jejímž jménem jedná jednatel Pavel Pígl narozen dne X, trvale bytem X a za text bodu I výroku napadeného rozhodnutí „Účastník řízení není shledán vinným ze spáchání přestupku naplňujícího skutkovou podstatu ustanovení § 93, odst. 3 písm. d) leteckého zákona se vkládá text“ „vzhledem k tomu, že obviněnému z přestupku nebylo prokázáno spáchání skutku, o němž se vede řízení, řízení o tomto přestupku, se dle ustanovení § 86 odst. 1, písm. c) zákona č. 250/2016 Sb., O odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, zastavuje. Ve zbylém rozsahu se napadené rozhodnutí Úřadu pro civilní letectví ze dne 19. ledna. 2021, č. j. 3938–20–301/10, sp.zn. OZP-SŘ – 20–06 potvrzuje“.*
41. O žalobních námitkách uvažil městský soud následovně:
42. Městský soud předně uvádí, že nepřezkoumatelnost správního rozhodnutí spočívá dle ustanovení § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. v nesrozumitelnosti nebo nedostatku důvodů rozhodnutí, přičemž nepřezkoumatelnost rozhodnutí správního orgánu pro nesrozumitelnost předchází případné nepřezkoumatelnosti pro nedostatek jeho důvodů; důvody rozhodnutí lze zkoumat toliko u rozhodnutí srozumitelných (rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 11. 4. 2006, č.j. 31Ca 39/2005-70, č. 1282/2007 Sb. NSS, všechna rozhodnutí správních soudů jsou dostupná na: www.nssoud.cz).
43. Za nesrozumitelnost rozhodnutí soudy považují například případy, kdy odůvodnění nedává smysl, který by svědčil o skutkových a právních důvodech, které vedly správní orgán k vydání rozhodnutí (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 9. 2003, č.j. 7 A 547/2002-24); dále rozpor výroku s odůvodněním (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 12. 2003, č.j. 2 Ads 33/2003-78, č. 523/2005 Sb. NSS) či výrok, který nemá oporu v zákoně (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 5. 2003, č.j. 7 A 181/2000-29, č. 11/2003 Sb. NSS), nebo není-li rozhodnutí rozčleněno na výrok a odůvodnění, protože není zřejmé, zda správní orgán rozhodl o všech návrzích účastníka řízení (rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 21. 10. 1994, č.j. 6A 63/93-22).
44. Specifické požadavky pak judikatura klade na rozhodnutí o přestupku. „*Ve výrokové části rozhodnutí o přestupku, kterým je obviněný uznán vinným, se podle § 93 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky uvede a) popis skutku s označením místa, času a způsobu jeho spáchání, b) právní kvalifikace skutku. Tímto způsobem správní orgán skutkově i právně vymezí jednání obviněného, v němž spatřuje naplnění zákonem vymezené skutkové podstaty*

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

přestupku, a zároveň musí výslovně odkázat na ustanovení předpisu, jenž tuto skutkovou podstatu obsahuje. Pro posouzení, zda byla respektována ústavní zásada nullum crimen sine lege, je tedy zásadní, jakým způsobem prvostupňový orgán a žalovaný skutkově vymezili protiprávní jednání stěžovatelky a jak je právně kvalifikovali.“ (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 10. 2020, č. j. 9 As 173/2020-32).

45. Městský soud tedy nejprve zaměřil svou pozornost na náležitosti výrokové části napadených rozhodnutí.
46. Žalobci lze přisvědčit, že napadené rozhodnutí žalovaného není dobře srozumitelné. V prvostupňovém rozhodnutí Úřad pro civilní letectví uvedl, že žalobce není shledán vinným ze spáchání přestupku podle § 93 odst. 3 písm. d) zákona. Žalovaný doplnil výrok rozhodnutí tak, že žalobci nebylo prokázáno spáchání skutku, o němž se vede řízení [tedy přestupek dle § 93 odst. 3 písm. d) zákona] a proto se dle § 86 odst. 1 písm. c) zákona o přestupcích řízení zastavuje. Je tedy zřejmé, že žalobce nebyl uznán vinným přestupkem dle § 93 odst. 3 písm. d) ZCL vůbec, a to ani jedním z vydaných rozhodnutí. Spáchání skutku nebylo žalobci prokázáno, a tedy bylo řízení zastaveno. Tato skutečnost byla správními orgány vyjádřena dosti nepřehledně, nicméně žalobci tento přestupek přičítán není, a tedy nemohlo být zasaženo do práv žalobce způsobem, který by vyžádal zásah ze strany soudu.
47. Je rovněž vadou, že žalovaný opomenul rozhodnout tak, že ve „zbytku odvolání zamítá“, ani to však ještě není vada tak závažná, aby vedla ke zrušení napadeného rozhodnutí. Rovněž použití zkratk „letecký zákon“ a jindy „zákon o civilním letectví“, případně jednou „přestupkový zákon“ a jindy „zákon o přestupcích“, sice snižuje srozumitelnost přezkoumávaných rozhodnutí, samo o sobě však jejich nezákonnost ještě nezpůsobuje.
48. Pokud jde o odkaz na přímo použitelné předpisy Evropské Unie, tak v rozhodnutí prvostupňovém je odkazováno na Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví (konkrétně čl. 31 Nařízení), a na Nařízení Komise č. 965/2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.
49. Podle § 93 odst. 3 písm. c) ZCL ve znění účinném v době spáchání přestupku *právníká nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku 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.*
50. Podle odkazu jde například o nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139, prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (ES) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010, v platném znění.
51. Odkaz na Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/1139 je správný. Nařízení č. 965/2012 odkazováno není, avšak uvedený výčet není taxativní (je použito výrazu například, což značí, že výčet není omezen jen na uvedené předpisy EU).
52. Nařízení Komise č. 965/2012 stanoví podrobná pravidla pro letový provoz letounů a vrtulníků, včetně prohlídek letadel provozovatelů na odbavovací ploše pod

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

bezpečnostním dozorem jiného státu, když přistávají na letištích nacházejících se na území, na něž se vztahují ustanovení Smluv. Rovněž stanoví podrobná pravidla týkající se podmínek pro vydávání, zachování, změnu, omezení, pozastavení nebo zrušení osvědčení provozovatelů letadel uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b) bodech i) a ii) nařízení (EU) 2018/1139, vyjma balonů a kluzáků, kteří jsou zapojeni do provozu v obchodní letecké dopravě, práv a povinností držitelů osvědčení, jakož i podmínek, za nichž je provoz v zájmu bezpečnosti zakázán, omezen nebo podřízen určitým podmínkám. Dále toto nařízení stanoví podrobná pravidla týkající se podmínek a postupů pro prohlášení provozovatelů zapojených do zvláštního obchodního provozu letounů a vrtulníků nebo do neobchodního provozu složitých motorových letadel, včetně zvláštního neobchodního provozu složitých motorových letadel, o jejich způsobilosti a dostupnosti prostředků k plnění povinností spojených s provozem letadla, a pro dozor nad těmito provozovateli. Upravuje rovněž podrobná pravidla týkající se podmínek, za nichž určitý vysoce rizikový zvláštní obchodní provoz podléhá v zájmu bezpečnosti povolení, a podmínek pro vydávání, zachování, změnu, omezení, pozastavení nebo zrušení těchto povolení. Žalobní námitka nesprávného odkazu na přímo použitelné předpisy EU důvodná není.

53. Žalobní námitka neurčitého vymezení, či spíše nevymezení konkrétní povinnosti, již měl žalobce porušit, je však zcela důvodná.
54. Obě nařízení obsahují celou řadu povinností uložených jednak smluvním státům, jednak provozovatelům letadel. V napadeném rozhodnutí žalovaný odkazuje na tyto, dále citované, předpisy.
55. Příloha III. Nařízení Komise č. 965/2012 POŽADAVKY NA ORGANIZACE V OBLASTI LETOVÉHO PROVOZU [ČÁST ORO]
56. Část ORO. GEN 110 stanoví *Odpovědnost provozovatele*, kterému jsou ukládány tyto povinnosti
 - a) *Provozovatel odpovídá za provoz letadla v souladu s přílohou IV nařízení (ES) č. 216/2008, příslušnými požadavky této přílohy a svým osvědčením leteckého provozovatele (AOC), povolením ke zvláštnímu provozu nebo prohlášením.*
 - b) *Každý let musí být prováděn v souladu s ustanoveními provozní příručky.*
 - c) *Provozovatel vytvoří a spravuje systém výkonu provozního řízení veškerých letů provozovaných na základě podmínek svého osvědčení a povolení ke zvláštnímu provozu nebo prohlášení.*
 - d) *Provozovatel zajistí, aby jeho letadla byla vybavena a jeho posádky byly kvalifikovány tak, jak je požadováno pro oblast a druh provozu.*
 - e) *Provozovatel zajistí, aby veškerý personál, který je přidělen k pozemnímu a letovému provozu, nebo který se na něm přímo podílí, byl řádně vyškolen, prokázal schopnosti při plnění konkrétních povinností a aby si byl vědom své odpovědnosti a rozuměl vztahu svých povinností k provozu jako celku.*
 - f) *Provozovatel zavede postupy a pokyny pro bezpečný provoz jednotlivých typů letadel obsahující povinnosti pozemního personálu a členů posádek pro všechny druhy provozu na zemi i za letu. Tyto postupy a pokyny nesmí od členů posádky vyžadovat, aby vykonávali v kritických fázích letu jiné činnosti než činnosti nezbytné pro bezpečný provoz letadla. Zahrnují též postupy a pokyny pro zajištění nerušeného prostředí v pilotním prostoru.*

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

g) Provozovatel zajistí, aby si veškerý jeho personál byl vědom své povinnosti dodržovat právní předpisy a postupy států, v nichž se provoz uskutečňuje, a které se vztahují k plnění jejich povinností.

h) Provozovatel zavede pro jednotlivé typy letadel kontrolní seznam, který mají členové posádky používat ve všech fázích letu za běžných, mimořádných a nouzových podmínek, aby bylo zajištěno dodržení provozních postupů uvedených v provozní příručce. Při koncipování a používání kontrolních seznamů se musí dodržovat zásady lidských činitelů a zohledňovat nejnovější dokumentace od držitele schválení návrhu.

i) Provozovatel stanoví postupy plánování letu s cílem zajistit bezpečné provedení letu zohledňující výkonnost letadla, další provozní omezení a příslušné podmínky na trati, na letišti nebo v dotčených provozních místech. Tyto postupy jsou zahrnuty v provozní příručce.

j) Provozovatel vytvoří a spravuje programy výcviku personálu v oblasti nebezpečného zboží, jež požadují Technické instrukce. Tyto programy výcviku musí být přiměřené odpovědnosti personálu. Programy výcviku provozovatelů poskytujících CAT, ať už přepravují nebezpečné zboží či nikoli, a provozovatelů vykonávajících provoz jiný než CAT uvedený v bodě ORO.GEN.005 písm. b), c) a d), kteří přepravují nebezpečné zboží, podléhají přezkumu a schválení příslušného úřadu.

k) Bez ohledu na ustanovení písmene j) provozovatelé vykonávající obchodní provoz s jedním z následujících letadel zajistí, aby letové posádky absolvovaly odpovídající výcvik nebo instruktáž, které jim umožní rozpoznat neuvedené nebezpečné zboží dopravené na palubu cestujícími nebo jako součást nákladu:

1) jednomotorový vrtulový letoun s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší a maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší létající se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě podle pravidel VFR ve dne;

2) jiný než složitý jednomotorový vrtulník s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší létající se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě podle pravidel VFR ve dne.

57. ORO.GEN.200 Systém řízení stanoví

a) Provozovatel vytvoří, zavede a spravuje systém řízení, který zahrnuje:

1) jednoznačně stanovené povinnosti a sféry odpovědnosti v organizaci provozovatele, včetně přímé odpovědnosti za bezpečnost, kterou nese odpovědný vedoucí pracovník;

2) popis celkových přístupů a zásad provozovatele v oblasti bezpečnosti, představujících jeho bezpečnostní politiku;

3) určení možností ohrožení bezpečnosti letectví spojených s činnostmi provozovatele, jejich vyhodnocení a řízení souvisejících rizik, včetně opatření ke zmírnění těchto rizik a ověřování jejich účinnosti;

4) zajištění průběžného výcviku a způsobilosti personálu k výkonu jejich úkolů;

5) dokumentace veškerých klíčových procesů systému řízení, včetně procesu seznamování zaměstnanců s jejich povinnostmi a postupu pro změny této dokumentace;

6) funkce zajišťující sledování souladu provozovatele s příslušnými požadavky. Sledování souladu zahrnuje systém zpětné vazby mezi nálezy a odpovědným vedoucím pracovníkem

umožňující zajistit, aby v případě potřeby byla účinným způsobem provedena nápravná opatření, a

7) veškeré další požadavky, které stanoví příslušné hlavy této přílohy nebo jiných použitelných příloh.

b) Systém řízení odpovídá velikosti provozovatele a povaze a složitosti jeho činností a zohledňuje možnosti obrožení a s nimi spojených rizik, které s sebou tyto činnosti nesou.

58. PŘÍLOHA VIII Nařízení ZVLÁŠTNÍ PROVOZ [ČÁST SPO] stanoví následující

59. SPO.OP.230 Standardní provozní postupy

a) Před zahájením zvláštního provozu provede provozovatel posouzení rizik, přičemž posoudí složitost dané činnosti s cílem stanovit možnosti obrožení a s nimi spojená rizika a zavést opatření ke zmírnění dopadů.

b) Na základě posouzení rizik provozovatel stanoví standardní provozní postupy (SOP) odpovídající specializované činnosti a používanému letadlu s přihlédnutím k požadavkům hlavy E. Tyto standardní provozní postupy jsou součástí provozní příručky nebo samostatného dokumentu. Standardní provozní postupy musí podléhat pravidelnému přezkumu a být podle potřeby aktualizovány.

c) Provozovatel zajistí, aby se zvláštní lety uskutečňovaly v souladu se standardními provozními postupy.

60. Jak vidno, citovaná úprava obsahuje povinnosti rozličného charakteru. Jen příkladmo, je-li žalobci kladeno za vinu porušení SPO.OP.230, mohl žalobce buď neprovést posouzení rizik, nebo nezajistit, aby se zvláštní lety uskutečňovaly v souladu se standardními provozními postupy, přičemž však z popisu skutku nevyplývá, zda žalobce vůbec zvláštní lety uskutečňoval.
61. Na výrok rozhodnutí, jímž je přestupce uznán vinným, jak již soud shora konstatoval, jsou kladeny přísné požadavky. Podle usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 1. 2008, čj. 2 As 34/2006-73, v němž vyjádřené principy jsou použitelné i na řízení o přestupcích, „i na rozhodování o jiných správních deliktech dopadají požadavky čl. 6 odst. 1 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (č. 209/1992 Sb.) V rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2004, sp. zn. 6 A 126/2002 (č. 461/2005 Sb. NSS), je mimo jiné uvedeno: "Také trestání za správní delikty musí podléhat stejnému režimu jako trestání za trestné činy a v tomto smyslu je třeba vykládat všechny záruky, které se podle unitrostátního práva poskytují obviněnému z trestného činu. Je totiž zřejmé, že rozhraničení mezi trestnými (a tedy soudem postižitelnými) delikty a delikty, které stíhají a trestají orgány exekutivy, je výrazem vůle suverénního zákonodárce; není odůvodněno přirozenoprávními principy, ale daleko spíše je výrazem trestní politiky státu. Bylo by ostatně možno na mnohých případech z historického právního vývoje dokumentovat, že např. snaha účelově snížit nepříznivě se vyvíjející počty spáchaných trestných činů vedla v některých případech ke změnám zákonů, přesouvajícím trestné činy méně závažné do kategorie přestupků, anebo na druhé straně rozmáhající se drobné delikty byly novelami zákonů přesunuty do kategorie činů soudně trestných.
62. Z těchto důvodů – a přinejmenším od okamžiku, kdy byla ratifikována Úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod – není rozhodné, zda pozitivní právo označuje určité delikt ní jednání za trestný čin nebo za správní delikt. Zmiňuje-li se tedy uvedená Úmluva ve svém

článku 6 odst. 1 o „jakémkoli trestním obvinění“, je třeba záruky, v této souvislosti poskytované tomu, kdo je obviněn, poskytnout shodně jak v trestním řízení soudním, tak v deliktním řízení správním. Tímto způsobem ostatně vykládá Úmluvu stabilně i judikatura Evropského soudu pro lidská práva. Pro české právo to pak znamená, že i ústavní záruka článku 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. Shodně ostatně judikují i správní soudy (srov. k tomu např. rozhodnutí uveřejněné pod č. 91/2004 Sb. NSS)."

63. Tento přístup byl předtím potvrzen i v nálezů Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 16/99 (Sbírka nálezů a usnesení Ústavního soudu, svazek 22, nález č. 96), kterým ke dni 31. 12. 2002 zrušil celou část pátou občanského soudního řádu, tedy v nálezů, který vedl k nové koncepci správního soudnictví a ve kterém bylo mimo jiné řečeno, že " 'trestním obviněním' ve smyslu čl. 6 odst. 1 jsou podle judikatury ESLP prakticky řízení o veškerých sankcích ukládaných správními úřady fyzickým osobám za přestupek nebo jiný správní delikt, jakož i o sankcích ukládaných v řízení disciplinárním nebo kárném (státním zaměstnancům, vojákům, policistům), resp. ukládaných v obdobných řízeních členům komor s nuceným členstvím. Soud pak musí být nadán pravomocí zvážit nejen zákonnost sankce, ale i její přiměřenost".
64. Z uvedeného vyplývá, že výroková část rozhodnutí o přestupku je klíčovou částí, na kterou musí být kladeny vysoké formální požadavky. V návaznosti na trestněprávní doktrínu je třeba i v případě rozhodnutí o přestupku trvat na tom, aby jeho výrok zahrnoval vedle popisu skutku i všechny další okolnosti, které jsou rozhodné pro subsumpci daného skutku pod konkrétní skutkovou podstatu přestupku (srov. rozsudek NSS ze dne 16. 3. 2010, čj. 1 As 92/2009-69). „Rovněž výrok rozhodnutí o přestupku, stejně jako rozsudku, jímž je obžalovaný uznán vinným z trestného činu, musí obsahovat skutkovou větu, v níž musí být popsány všechny znaky skutkové podstaty daného přestupku, a to slovním vyjádřením všech okolností, které v konkrétním případě vytváří znaky tohoto přestupku. Popis skutku proto nemůže být libovolný, ale musí vyjadřovat všechny skutečnosti významné pro jeho právní kvalifikaci“. (viz rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 2. 8. 2021, č. j. 1 A 12/2020–112).
65. Rozhodnutí Úřadu pro civilní letectví však uvedeným požadavkům nedostálo. Citované ustanovení § 93 odst. 3 písm. c) ZCL je normou s tzv. blanketní dispozicí, tedy odkazuje na více norem. Povšechný odkaz, kterým ÚCL vyslovil, že žalobce porušil *nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví (dále jen „základní nařízení“)* ve spojení s čl. 31 tohoto nařízení a *nařízením Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle základního nařízení, a to zejména jeho částí ORO v použitelných částech ust. ORO.GEN.110 a ORO.GEN.200 a částí SPO v ust. SPO.OP.230* není dostačující, neboť jak vyplývá z citace těchto norem, ty obsahují celou řadu povinností a z výroku napadeného rozhodnutí nelze seznat, kterou (či které) z nich žalobce porušil, a to konkrétně jakým jednáním (viz usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. 8. 2011, sp. zn. 5 Tdo 938/2011 a ze dne 3.5.2017 sp.zn. 5Tdo 213/2017). Odkaz na přímo použitelný předpis Evropské Unie je obecný a ve výroku není uvedeno, které konkrétní povinnosti, těmito předpisy ukládané žalobce porušil, tedy co konkrétně bylo v provozní příručce provozovatele nesprávné, případně co v ní chybělo.
66. Výrok napadeného rozhodnutí je z uvedených důvodů nesrozumitelný a rozhodnutí žalovaného nemůže proto obstát.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

67. Co se týče dalších žalobních námitek, lze ve stručnosti lze konstatovat, že žalobce důvodně namítá vnitřní rozpornost odůvodnění napadeného rozhodnutí, kdy žalovaný uvádí, že: „*veškeré uvedené povinnosti jejichž porušení úřad odvolateli vytýká, se bez dalšího vztahují k provozní příručce, a to jak z hlediska jejího dodržování, tak její tvorby a obsahu, z čehož bez dalšího vyplývá, že provozní příručka je z hlediska přímo použitelných předpisů práva Evropské unie důležitým dokumentem, k jehož tvorbě musí být odpovídajícím způsobem přistupováno*“ a dále, že „*je důvodné konstatovat, že v případě, že není provozní příručka zpracována, může dojít k ohrožení bezpečnosti leteckého provozu, potažmo obecně létání. Jak výslovně stanoví skutková podstata projednávaného přestupku, a to i přesto, že skutečnost, že by provozovatel provozní příručku neměl nebo ji neměl řádně zpracovanou sama o sobě bezpečnost létání neohrožuje*“. Žalobcem citovaná část odůvodnění zjevně odhaluje, v čem spočívá nesrozumitelnost napadeného rozhodnutí. Úřad pro civilní letectví v rámci kontroly zjistil, že žalobcem předložená příručka (pravděpodobně) není v souladu s přímo aplikovatelným právem EU, které upravuje povinnosti provozovatele civilního letectví. Ostatně v protokolu o kontrole je poznamenána celá řada těchto porušení. Ve výroku rozhodnutí však tato porušení nejsou nijak konkretizována, nejsou popsána a v odůvodnění rozhodnutí nakonec žalovaný připouští, že takové porušení samo o sobě bezpečnost létání neohrožuje, ačkoli v záhlaví prvostupňového rozhodnutí je uvedeno, že žalobce bezpečnost létání porušením leteckého předpisu nebo přímo použitelného předpisu EU ohrozil. Zůstává tedy nejasné, jakou konkrétní povinnost, kterou žalobci ukládá právní úprava podrobně výše citovaná, žalobce vlastně porušil, co tedy mělo v provozní příručce být uvedeno a uvedeno v ní nebylo, nebo bylo uvedeno nesprávně, případně, zda žalobce neporušil ještě jinou, konkrétně stanovenou povinnost (týkající se např. výbavy letadel, kvalifikace posádky, stanovení rizik apod.) za těchto okolností nemůže napadené rozhodnutí obstát.
68. Nesrozumitelností v tomto smyslu je zatíženo i rozhodnutí prvostupňové.
69. Důvodná je i námitka žalobce, že žalovaný se řádně nevypořádal s odvolacími námitkami, neboť ty právě směřovaly proti nesrozumitelnosti prvostupňového rozhodnutí. Pokud by se jimi totiž žalovaný zabýval řádně, nezbylo by, než aby toto rozhodnutí sám zrušil.

IV.

Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

70. Městský soud napadené rozhodnutí pro jeho nepřezkoumatelnost spočívající v nesrozumitelnosti podle § 76 odst. 1 písm. a) bez jednání zrušil.
71. Jelikož vady, které vedly ke zrušení napadeného rozhodnutí, zatížily již rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, městský soud v souladu s § 78 odst. 3 s.ř.s. zrušil i jeho rozhodnutí.
72. V dalším řízení žalovaný, vázán podle ust. § 78 odst. 5 s. ř. s. právním názorem vysloveným městským soudem v tomto rozsudku, přezkoumá rozhodnutí ÚCL v mezích podaného odvolání. Je nezbytné objasnit, které náležitosti, jež musí být nezbytně v provozní příručce uvedeny, byly v ní uvedeny vadně a které vůbec. Ve výsledku, bude-li žalobce shledán vinným ze spáchání přestupku, ve výroku rozhodnutí musí být uvedeny všechny nezbytné náležitosti – viz bod 45 tohoto rozsudku. Musí být tedy uveden popis skutku s označením místa, času a zejména způsobu jeho spáchání. Musí být uvedeny

všechny znaky skutkové podstaty přestupku, přičemž je třeba konkretizovat tu, jež v daném konkrétním případě byla skutečně naplněna, aby bylo zřejmé, jaké konkrétní jednání s porušením které normy je obviněnému kladeno za vinu. Je nezbytné specifikovat povinnost uloženou některou z přímo aplikovatelných norem evropského práva a popsat, jakým konkrétním jednáním ji žalobce porušil.

73. O nákladech řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s.ř.s. ve věci úspěšnému žalobci přiznal právo na náhradu nákladů řízení, které představují zaplacený soudní poplatek 3 000 Kč, odměnu za právní zastoupení podle vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), (dále jen „vyhláška“). Podle § 9 odst. 4 písm. d) vyhlášky z tarifní hodnoty 50 000 Kč, činí výše odměny 3 100 Kč. Žalobci byla přiznána náhrada za dva úkony právní služby a to převzetí věci [§ 11 odst. 1 písm. a) vyhlášky], písemné podání ve věci (§ 11 odst. 1 písm. d) vyhlášky] a dále 2 x náhrada paušálních výdajů podle § 13 odst. 4 vyhlášky 300 Kč a 21 % DPH.

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 6. listopadu 2024

JUDr. Slavomír Novák v.r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.