

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 161 00 PRAHA 6

Č. j. 13372-25-701

V Praze dne 15.08.2025

Spis zn. 10719-25-701

Název spisu: OOPUAS-0043



VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Úřad pro civilní letectví (dále jen „Úřad“), jako věcně a místně příslušný správní orgán podle § 44e a § 89 odst. 2 písm. e) zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“), ve spojení s Článkem 15 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění (dále jen „Prováděcí nařízení“), v souladu s ustanovením § 11 odst. 1 písm. e) a podle § 171 a následujících zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), vydává opatření obecné povahy (dále také jen „OOP“ nebo „opatření“), kterým se stanoví:

Článek I.

Omezený prostor pro lety bezpilotních letadel (LKR316 – HOP)

Úřad v kontextu podmínek stanovených LKR10 - UAS (viz OOP č.j. 613-25-701) tímto zřizuje omezený prostor LKR316 – HOP. Prostor LKR316 – HOP je zřízen za účelem zajištění vyšší úrovně bezpečnosti, ochrany soukromí a ochrany před hlukovou zátěží v hustě osídlených prostorech, čímž se rozumí prostory, které jsou ve velkoměstě, městě nebo osadě používán převážně k bydlení nebo obchodním činnostem¹ a to způsobem, který reflektuje konkrétní vymezení s využitím datových podkladů na základě pravidla definovaného jako prostor mezi jednotlivými budovami, jejichž půdorys se pro tyto účely zvětší po celém obvodu o 5 m, nebude-li spojnice delší než 75 m a je-li takových budov alespoň 5. Spojnice tvoří rohy zvětšeného půdorysu jednotlivých budov (u oblouků se použijí tečny). Spojnice mezi zvětšenými půdorysy budov, spolu se stranami upravených půdorysů budov, tvoří hustě osídlený prostor a také hranice prostoru LKR316 – HOP. Prostor LKR316 – HOP se přitom zřizuje nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. a) tohoto opatření obecné povahy

1)

a. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR316 – HOP

Název
a vymezení horizontálních hranic prostoru

¹ Vychází z definice dle Leteckého předpisu L6/III

Omezený prostor (LKR316 – HOP)

Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „HOP“ na adrese: <https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-qz>

Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla (dále jen „UA“).

*Vertikální
hranice prostoru*

FL660
GND

*Poznámky
(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)*

Let A1 v HOP

Doba: H24

Situace provozu: Oblast provozu² UA provozovaných v rámci podkategorie A1 podle UAS.OPEN.020 Prováděcího nařízení zasahuje do vymezeného prostoru

Podmínky provozu:

- 1) oblast provozu musí být plánována minimálně za pomoci pravidla 1:1 (tzn. pokud je např. plánován provoz UA ve výšce 20 m nad zemí, oblast provozu musí mít hranice alespoň 20 m ve všech směrech);
- 2) dálkově řídící pilot před zahájením provozu UAS posoudí oblast provozu a měl by důvodně očekávat, že nebude přelétávat nad žádnou nezapojenou osobou. Toto zhodnocení situace by mělo být provedeno s přihlédnutím k uspořádání oblasti provozu (např. výskyt silnic, ulic, pěších či cyklistických stezek), možnostem zabezpečení oblasti a denní době. V případě, že dojde k neočekávanému přeletu nezapojených osob, měl by dálkově řídící pilot, co možná nejvíce zkrátit dobu přeletu, např. tak, aby se vzdálenost mezi UA a nezapojenými osobami zvětšovala, nebo přeletem UA na místo, kde se žádné nezapojené osoby nenachází. Za nezapojenou osobu je považována také osoba, nacházející se v dopravním prostředku (např. automobilu) nebo za okny budovy;
- 3) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě zřízené v souladu s Článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii UA a registrační číslo provozovatele UAS.

² oblastí provozu se rozumí prostor, ve kterém je UA provozováno a který je tvořen letovým zeměpisným prostorem, prostorem pro nenadálé situace a rezervou pro pokrytí rizika na zemi (viz GM1 Článku 2(28), (29), (30), (31), (32) a (33) Definice a AMC1 k Článku 11 Prováděcího nařízení. Při určování místa provozu by měl provozovatel vzít v úvahu schopnosti UAS udržet polohu ve 4D prostoru (zem. šířka, délka, výška a čas). Při tomto určování by měly být zohledněny a řešeny zejména přesnost navigace, letové technická chyba bezpilotního systému a chyba stanovení dráhy (např. chyby map) a prodlevy (reakční doby). Oblast provozu musí být plánována minimálně za pomoci pravidla 1:1 (tzn. pokud je např. plánován provoz UA ve výšce 20 m nad zemí, oblast provozu musí mít hranice alespoň 20 m ve všech směrech).

Let A2 v HOP	Doba: H24 Situace provozu: Oblast provozu UA provozovaných v rámci podkategorie A2 podle UAS.OPEN.030 Prováděcího nařízení zasahuje do vymezeného prostoru Podmínky provozu: 1) oblast provozu musí být plánována minimálně za pomoci pravidla 1:1 (tzn. pokud je např. plánován provoz UA ve výšce 20 m nad zemí, oblast provozu musí mít hranice alespoň 20 m ve všech směrech); 2) dálkově řídící pilot před zahájením provozu UAS posoudí oblast provozu a musí přijmout opatření pro zajištění oblasti provozu proti vstupu nezapojených osob. Osoby nacházející se v oblasti provozu musí být součástí předmětného provozu. Za nezapojenou osobu je považována také osoba, nacházející se v dopravním prostředku (např. automobilu) nebo za okny budovy; 3) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě zřízené v souladu s Článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii UA a registrační číslo provozovatele UAS.
---------------------	--

2) Základní předpoklady letové činnosti v LKR316 - HOP, působnost a výjimky

Provoz UA v prostoru vymezeném v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy je možný pouze za předpokladu:

- (i) Splnění podmínek provozu stanovených přímo v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy, nebo
- (ii) Ve „specifické“ kategorii provozu bezpilotních systémů též splnění odlišných podmínek provozu, pokud je Úřad v uděleném oprávnění k provozu výslovně stanoví pro prostor vymezený v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy. Takto stanovené podmínky se v tom případě uplatní přednostně před podmínkami dle bodu (i).³

Prostory vymezené v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy se vztahují pouze na lety UA. Lety letadel s posádkou na palubě nejsou těmito prostory dotčeny.

Z dodatečných požadavků na provoz v prostorech uvedených v Článku I. odst. 1 tohoto opatření obecné povahy jsou trvale vyjmuta UA:

- u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele;
- vojenská bezpilotní letadla ČR a vojenská bezpilotní letadla členského státu EU/NATO.

Článek II. Odůvodnění

Dne 11. září 2018 nabylo účinnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu

³ Oprávnění k provozu vydává Úřad podle Článku 12 nebo Článku 16 Prováděcího nařízení. Pokud se jedná o provoz v souladu se Standardním scénářem podle Článku 12 Prováděcího nařízení, mohou být takové odlišné podmínky stanoveny formou Oprávnění k letu. K postupu dle tohoto bodu ii. lze kromě standardního postupu upraveného správním řádem, využít uživatelské rozhraní na webových stránkách Úřadu (<https://dron.caa.cz/>)

a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91.

Počínaje 31. prosincem 2020 se v České republice uplatňuje Prováděcí nařízení

Úroveň provozní bezpečnosti ve vztahu k UAS dosažená v době zahájení implementace společného evropského regulačního rámce byla zajištěna platným regulačním rámcem civilního letectví, který v té době tvořil především:

- zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů;
- letecké předpisy řady L, vydané Ministerstvem dopravy k provedení zákona o civilním letectví, ve vztahu k problematice bezpilotních systémů pak zejména letecký předpis L 2, Pravidla létání, včetně jeho Doplněk X, upravujícího komplexně provoz bezpilotních letadel v podmínkách České republiky.

Ve smyslu bodu odůvodnění (24) Prováděcího nařízení měla být v zájmu zajištění řádné implementace Prováděcího nařízení zavedena vhodná přechodná opatření. Takovým opatřením bylo tehdy zvoleno mj. i vyhlášení omezeného prostoru LKR10 - UAS, který zajistil přechod z právního rámce národního na jednotný evropský regulační rámec při zachování úrovně provozní bezpečnosti formou tehdy v České republice dlouhodobě zavedené praxe. Vyhlášení bylo zvoleno v návaznosti na Článek 15 Prováděcího nařízení, dle nějž:

„1. mohou členské státy při vymezování zeměpisných zón pro bezpilotní systémy za účelem bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, soukromí nebo životního prostředí:

a) zakázat určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů, požadovat konkrétní podmínky pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů nebo požadovat předchozí oprávnění k letu pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů;

b) podřídit provoz bezpilotních systémů určitým normám v oblasti životního prostředí;

c) povolit přístup pouze určitým třídám bezpilotních systémů;

d) povolit přístup pouze bezpilotním systémům vybaveným určitými technickými prvky, zejména systémy dálkové identifikace nebo systémy s funkcí „geo-awareness“.

2. Na základě posouzení rizik provedeného příslušným úřadem mohou dále členské státy určit zeměpisné zóny, v nichž provoz bezpilotních systémů nepodléhá jednomu nebo více požadavkům „otevřené“ kategorie.

3. Pokud v souladu s odstavci 1 a 2 členské státy vymezí zeměpisné zóny pro bezpilotní systémy, zajistí, aby informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, byly pro účely funkce „geo-awareness“ od 1. ledna 2022 zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu.“, přičemž poslední bod 3. je použitelný od 1. ledna 2022.

„Zeměpisná zóna pro bezpilotní systémy“ je v této souvislosti Prováděcím nařízením definována jako část vzdušného prostoru zřízená příslušným úřadem, která „umožňuje, omezuje nebo vylučuje provoz bezpilotních systémů s ohledem na rizika týkající se bezpečnosti, soukromí, ochrany osobních údajů, ochrany před protiprávními činy nebo životního prostředí, která vyplývají z provozu bezpilotních systémů.“

Zpřístupnění informací o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy určených členskými státy a zřízených v rámci vzdušného prostoru jeho státu ve společném jednotném digitálním formátu je jedním z úkolů příslušného úřadu podle Článku 18 Prováděcího nařízení.

Informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, by měly být zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu, a to dle výstupu auditu EASA po krocích, nejpozději k datu 31.12.2025. Předpokládá se, že v této souvislosti dojde

k územnímu zpřesnění, resp. ke konkretizaci územní ochrany tak, aby se jednalo o skutečně praktický a efektivní nástroj. Toto opatření obecné povahy je tak třeba vnímat jako opatření dočasné a přechodné, nikoliv dlouhodobé nebo dokonce trvalé a do budoucna se předpokládá jeho další vývoj a úpravy. Dále se předpokládá, že rozsah územní ochrany se bude v dalších fázích implementace evropského regulačního rámce upravovat zejména s ohledem na další vývoj tohoto rámce, vývoj dostupných technologií nebo zkušenosti s provozní praxí.

Důvodem původního zřízení omezeného prostoru LKR10 - UAS byl zvláště významný veřejný zájem, spočívající vedle zajištění přechodu národního regulačního rámce bezpilotních systémů na nový evropský regulační rámec především v zajištění odpovědnosti svěřených Úřadu zákonem o civilním letectví v tehdejšímu znění § 52 zákona o civilním letectví, totiž zejména bezpečnosti letectví, bezpečnosti osob, staveb a životního prostředí v souvislosti s provozem bezpilotních systémů. Po novelizaci zákona o civilním letectví postupuje Úřad dle § 44e, který umožňuje detailnější klasifikaci podmínek, omezení či uvolnění navázané na odlišné vlivy různých kategorií provozu.

Zeměpisné zóny jsou v horizontální rovině definovány do maximální výšky FL660, a to z důvodu jednoznačnosti a srozumitelnosti při prezentaci směrem k veřejnosti. Reálné provozní omezení této zóny však odpovídá výšce 120 m nad zemí (AGL). Účelem tohoto vymezení je předejít případným chybným výkladům ze strany provozovatelů bezpilotních systémů, zejména v otázce možnosti přeletů těchto zeměpisných zón v rámci otevřené kategorie provozu.

Toto opatření obecné povahy nahrazuje ty části původního omezeného prostoru LKR10 – UAS, které byly definovány podle příslušné legislativy jako hustě osídlené prostory.

Současně s vydáním tohoto OOP dochází k úpravě původního omezeného prostoru LKR10 – UAS. Změna spočívá ve vyjmutí toho typu zeměpisné zóny, který je dále předmětem tohoto OOP, kterým je publikován nový omezený prostor LKR316 – HOP. Současně dochází ke zpřesnění požadavků na přípravu datových podkladů.

Článek III.

Vyhodnocení připomínek

Ve smyslu § 172 odst. 4 správního řádu byly na Úřad v zákonné lhůtě od zveřejnění návrhu opatření obecné povahy (dále jen „NOOP“) č.j. 10719-25-701 doručeny tyto připomínky:

- 1) Připomínky Řízení letového provozu České republiky, státní podnik (ŘLP ČR, s.p.), IČO 49710371, se sídlem Navigační 787, 25261 Jeneč, zn. SMA R/8902/25, které byly zaevidovány Úřadem pod č.j. 12363-25-701, doručené na Úřad dne 30.7.2025.

Připomínky byly uvedeny následovně:

- „*Stávající text: Prostor LKR316 – HOP je zřízen za účelem zajištění vyšší úrovně bezpečnosti, ochrany soukromí a ochrany před hlukovou zátěží v hustě osídlených prostorech, čímž se rozumí prostory, který jsou ve velkoměstě, městě nebo osadě používán převážně k bydlení nebo obchodním činnostem¹ a to způsobem, který reflektuje konkrétní vymezení s využitím datových podkladů na základě pravidla definovaného jako prostor mezi jednotlivými budovami, jejichž půdorys se pro tyto účely zvětší po celém obvodu o 5 m, nebude-li spojnice delší než 75 m. Připomínka/komentář: "hustě osídlený prostor" není totéž, co méně osídlený prostor, proto se domníváme, že je potřeba definici ještě doplnit tak, aby z rozsahu této zeměpisné zóny byly vyloučeny budovy mimo "souvisle zastavěné území obce", tj. méně než 5 budov. Navrhujeme tedy uvést vymezení zóny do souladu s doposud aplikovaným výkladem (viz výkladový dokument v DronView, čerpající z § 30, odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích), aby nedocházelo k*

nezamýšlenému zpřísnění pravidel a rovněž, aby byl přesněji popsán rozsah této vrstvy tak, jak byla v rámci vývoje vygenerována do digitální mapy.. Návrh úpravy: 1. - definičně vyloučit ze zeměpisné zóny "hustě osídleného prostoru" ty budovy, které jsou mimo "souvisle zastavěné území obce". 2. - opravit skloňování: ..."čímž se rozumí prostory, které jsou ve velkoměstě..."

Vyjádření: Připomínka byla přijata na základě odůvodnění příslušné připomínky.

- „Stávající text: Chybí odůvodnění FL660. Připomínka/komentář: ŘLP bere na vědomí rozhodnutí ÚCL zvýšit vertikální vymezení zeměpisné zóny nad 120 m AGL, pak by však mělo být konzistentně doplněno i odůvodnění takového kroku obdobně, jako v případě OOP LKR311 železnice: "Zeměpisné zóny jsou v horizontální rovině definovány do maximální výšky FL660, a to z důvodu jednoznačnosti a srozumitelnosti při prezentaci směrem k veřejnosti. Reálné provozní omezení této zóny však odpovídá výšce 120 m nad zemí (AGL). Účelem tohoto vymezení je předejít případným chybným výkladům ze strany provozovatelů bezpilotních systémů, zejména v otázce možnosti přeletů těchto zeměpisných zón v rámci otevřené kategorie provozu." Návrh úpravy: Doplnit odůvodnění"

Vyjádření: Připomínka byla přijata na základě odůvodnění příslušné připomínky.

Článek IV.

Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

Ve smyslu § 172 odst. 5 správního řádu nebyla na Úřad v zákonné lhůtě od zveřejnění NOOP č.j. 10719-25-701 doručena žádná námitka.

Článek V.

Poučení

Do OOP a jeho odůvodnění může podle § 173 odst. 1 správního řádu každý nahlédnout u správního orgánu, který OOP vydal. Proti OOP nelze podle § 173 odst. 2 správního řádu podat opravný prostředek. Soulad OOP s právními předpisy lze posoudit v přezkumném řízení. Usnesení o zahájení přezkumného řízení lze podle § 174 odst. 2 správního řádu vydat do 1 roku od účinnosti opatření. Účinky rozhodnutí v přezkumném řízení nastávají ode dne jeho právní moci.

Článek VI.

Účinnost

Toto OOP nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky (§ 173 odst. 1 správního řádu).

otisk úředního razítka

Ing. Petr Plaček
ředitel odboru regulace a UAS

sl. č. 10053528

Vyvěšeno dne: 17.08.2025

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 161 00 PRAHA 6

Č. j. 13391-25-701

V Praze dne 15.08.2025

Spis zn. 10736-25-701

Název spisu: OOPUAS-0046



VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Úřad pro civilní letectví (dále jen „Úřad“), jako věcně a místně příslušný správní orgán podle § 44e a § 89 odst. 2 písm. e) zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“), ve spojení s Článkem 15 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění (dále jen „Prováděcí nařízení“), v souladu s ustanovením § 11 odst. 1 písm. e) a podle § 171 a následujících zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), vydává opatření obecné povahy (dále také jen „OOP“ nebo „opatření“), kterým se stanoví:

Článek I.

Omezený prostor pro lety bezpilotních letadel (LKR319 – ODOS)

Úřad v kontextu podmínek stanovených prostorem LKR10 - UAS (viz OOP č.j. 613-25-701) tímto zřizuje omezený prostor LKR319 – ODOS. Prostor LKR319 – ODOS je zřízen za účelem zajištění ochrany objektů důležitých pro obranu státu (dále jen „ODOS“).

Prostor LKR319 – ODOS se přitom zřizuje nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. a) tohoto opatření obecné povahy

1)

a. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR319 – ODOS

<i>Název a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR319 – ODOS) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „ODOS“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla.	
<i>Vertikální hranice prostoru</i>	
<u>FL 660</u> GND	

Poznámky (doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)	
Let v prostoru ODOS	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezeného prostoru Podmínky provozu: 1. provoz je podmíněn získáním souhlasu příslušné oprávněné osoby, která má zodpovědnost za zajištění bezpečnosti příslušného ODOS; 2. oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě, zřízené v souladu s článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.

2) Základní předpoklady letové činnosti v LKR319 – ODOS, působnost a výjimky

Provoz bezpilotního letadla v prostoru vymezeném v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy je možný pouze za předpokladu:

- (i) V „otevřené“ kategorii provozu bezpilotních systémů a ve „specifické“ kategorii, pokud se jedná o provoz v souladu se Standardním scénářem podle Článku 12 Prováděcího nařízení – po splnění podmínek provozu stanovených přímo v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy, nebo
- (ii) Ve „specifické“ kategorii provozu bezpilotních systémů s vydaným oprávněním k provozu – po splnění odlišných podmínek provozu, pokud je Úřad v uděleném oprávnění k provozu výslovně stanoví pro prostor vymezený v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy. Takto stanovené podmínky se v tom případě uplatní přednostně před podmínkami dle bodu (i).¹

Prostory vymezené v Článku I, bodu 1) tohoto opatření obecné povahy se vztahují pouze na lety UA. Lety letadel s posádkou na palubě nejsou těmito prostory dotčeny.

Z dodatečných požadavků na provoz v prostorech uvedených v Článku I odst. 1 tohoto opatření obecné povahy jsou trvale vyjmuta vojenská bezpilotní letadla ČR a vojenská bezpilotní letadla členského státu EU/NATO.

Článek II. Odůvodnění

Dne 11. září 2018 nabylo účinnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU, a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91.

Počínaje 31. prosincem 2020 se v České republice uplatňuje Prováděcí nařízení.

¹ Oprávnění k provozu vydává Úřad podle Článku 12 nebo Článku 16 Prováděcího nařízení. Pokud se jedná o provoz v souladu se Standardním scénářem podle Článku 12 Prováděcího nařízení, mohou být takové odlišné podmínky stanoveny formou Oprávnění k letu. K postupu dle tohoto bodu ii. lze kromě standardního postupu upraveného správním řádem, využít uživatelské rozhraní na webových stránkách Úřadu (<https://dron.caa.cz/>)

Úroveň provozní bezpečnosti ve vztahu k UAS dosažená v době zahájení implementace společného evropského regulačního rámce byla zajištěna platným regulačním rámcem civilního letectví, který v té době tvořil především:

- zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů;
- letecké předpisy řady L, vydané Ministerstvem dopravy k provedení zákona o civilním letectví, ve vztahu k problematice bezpilotních systémů pak zejména letecký předpis L 2, Pravidla létání, včetně jeho Doplněk X, upravujícího komplexně provoz bezpilotních letadel v podmínkách České republiky.

Ve smyslu bodu odůvodnění (24) Prováděcího nařízení měla být v zájmu zajištění řádné implementace Prováděcího nařízení zavedena vhodná přechodná opatření. Takovým opatřením bylo tehdy zvoleno mj. i vyhlášení omezeného prostoru LKR10 - UAS, který zajistil přechod z právního rámce národního na jednotný evropský regulační rámec při zachování úrovně provozní bezpečnosti formou tehdy v České republice dlouhodobě zavedené praxe. Vyhlášení bylo zvoleno v návaznosti na Článek 15 Prováděcího nařízení, dle nějž:

„1. mohou členské státy při vymezování zeměpisných zón pro bezpilotní systémy za účelem bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, soukromí nebo životního prostředí:

a) zakázat určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů, požadovat konkrétní podmínky pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů nebo požadovat předchozí oprávnění k letu pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů;

b) podřídit provoz bezpilotních systémů určitým normám v oblasti životního prostředí;

c) povolit přístup pouze určitým třídám bezpilotních systémů;

d) povolit přístup pouze bezpilotním systémům vybaveným určitými technickými prvky, zejména systémy dálkové identifikace nebo systémy s funkcí „geo-awareness“.

2. Na základě posouzení rizik provedeného příslušným úřadem mohou dále členské státy určit zeměpisné zóny, v nichž provoz bezpilotních systémů nepodléhá jednomu nebo více požadavkům „otevřené“ kategorie.

3. Pokud v souladu s odstavci 1 a 2 členské státy vymezí zeměpisné zóny pro bezpilotní systémy, zajistí pro účely funkce „geo-awareness“, aby informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, byly zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu.“, přičemž poslední bod 3. je použitelný od 1. ledna 2022.

„Zeměpisná zóna pro bezpilotní systémy“ je v této souvislosti Prováděcím nařízením definována jako část vzdušného prostoru zřízená příslušným úřadem, která „umožňuje, omezuje nebo vylučuje provoz bezpilotních systémů s ohledem na rizika týkající se bezpečnosti, soukromí, ochrany osobních údajů, ochrany před protiprávními činy nebo životního prostředí, která vyplývají z provozu bezpilotních systémů.“

Zpřístupnění informací o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy určených členskými státy a zřízených v rámci vzdušného prostoru jeho státu ve společném jednotném digitálním formátu je jedním z úkolů příslušného úřadu podle Článku 18 Prováděcího nařízení.

Informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, by měly být zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu, a to dle výstupu auditu EASA po krocích, nejpozději k datu 31.12.2025. Předpokládá se, že v této souvislosti dojde k územnímu zpřesnění, resp. ke konkretizaci územní ochrany tak, aby se jednalo o skutečně praktický a efektivní nástroj. Toto opatření obecné povahy je tak třeba vnímat jako opatření dočasné a přechodné, nikoliv dlouhodobé nebo dokonce trvalé a do budoucna se předpokládá jeho další vývoj a úpravy. Dále se předpokládá, že rozsah územní ochrany se bude v dalších fázích implementace evropského regulačního rámce upravovat zejména

s ohledem na další vývoj tohoto rámce, vývoj dostupných technologií nebo zkušenosti s provozní praxí.

Důvodem původního zřízení omezeného prostoru LKR10 - UAS byl zvláště významný veřejný zájem, spočívající vedle zajištění přechodu národního regulačního rámce bezpilotních systémů na nový evropský regulační rámec především v zajištění odpovědnosti svěřených Úřadu zákonem o civilním letectví v tehdejší znění § 52 zákona o civilním letectví, totiž zejména bezpečnosti letectví, bezpečnosti osob, staveb a životního prostředí v souvislosti s provozem bezpilotních systémů. Po novelizaci zákona o civilním letectví postupuje Úřad dle § 44e, který umožňuje detailnější klasifikaci podmínek, omezení či uvolnění navázané na odlišné vlivy různých kategorií provozu.

Toto opatření obecné povahy nahrazuje ty části původního omezeného prostoru LKR10 – UAS, které byly definovány ochrannými pásmy důležitými pro obranu státu.

Současně s vydáním tohoto OOP dochází k úpravě původního omezeného prostoru LKR10 – UAS. Změna spočívá ve vyjmutí toho typu zeměpisné zóny, který je dále předmětem tohoto OOP, kterým je publikován nový omezený prostor LKR319 – ODOS.

V souvislosti s plánovaným postupným naplňováním požadavku článku 15 odst. 3 Prováděcího nařízení jsou s většinou subjektů, v jejichž primárním zájmu byly dosavadní zeměpisné zóny vytyčeny, projednávány procesy praktické implementace výše popsaného záměru. Součástí předmětných jednání je vedle úpravy rozsahu vytyčených zeměpisných zón také optimalizace stávajících pravidel provozu bezpilotních letadel. Optimalizace spočívá ve snížení administrativní náročnosti procesu povolování provozu v zeměpisné zóně, které je dosaženo vypuštěním požadavku na získání Oprávnění k letu vydávaného Úřadem. Tato úprava nemá žádný vliv na bezpečnost provozu.

Zeměpisné zóny jsou v horizontální rovině definovány do maximální výšky FL660, a to z důvodu jednoznačnosti a srozumitelnosti při prezentaci směrem k veřejnosti. Reálné provozní omezení této zóny však odpovídá výšce 120 m nad zemí (AGL). Účelem tohoto vymezení je předejít případným chybným výkladům ze strany provozovatelů bezpilotních systémů, zejména v otázce možnosti přeletů těchto zeměpisných zón v rámci otevřené kategorie provozu.

Článek III.

Vyhodnocení připomínek

Ve smyslu § 172 odst. 4 správního řádu nebyla na Úřad v zákonné lhůtě od zveřejnění návrhu OOP č.j. 10736-25-701 doručena žádná připomínka.

Článek IV.

Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

Ve smyslu § 172 odst. 5 správního řádu nebyla na Úřad v zákonné lhůtě od zveřejnění návrhu OOP č.j. 10736-25-701 doručena žádná námitka.

Článek V.

Poučení

Do OOP a jeho odůvodnění může podle § 173 odst. 1 správního řádu každý nahlédnout u správního orgánu, který OOP vydal. Proti OOP nelze podle § 173 odst. 2 správního řádu podat opravný prostředek. Soulad OOP s právními předpisy lze posoudit v přezkumném řízení. Usnesení o zahájení přezkumného řízení lze podle § 174 odst. 2 správního řádu vydat do 1 roku od účinnosti opatření. Účinky rozhodnutí v přezkumném řízení nastávají ode dne jeho právní moci.

Článek VI.

Účinnost

Toto OOP nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky (§ 173 odst. 1 správního řádu).

otisk úředního razítka



Ing. Petr Plaček
ředitel odboru regulace a UAS
sl. č. 10053528

Vyvěšeno dne: 17.08.2025

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 161 00 PRAHA 6

Č. j. 13392-25-701

V Praze dne 15.08.2025

Spis zn. 10738-25-701

Název spisu: OOPUAS-0051



VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Úřad pro civilní letectví (dále také jen „Úřad“), jako věcně a místně příslušný správní orgán podle § 44e a § 89 odst. 2 písm. e) zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“), ve spojení s Článkem 15 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 v platném znění (dále jen „Prováděcí nařízení“), v souladu s ustanovením § 11 odst. 1 písm. e) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen správní řád) a podle § 171 a následujících správního řádu, vydává opatření obecné povahy (dále jen „OOP“ nebo „opatření“), kterým se stanoví:

Článek I.

Omezený prostor pro lety bezpilotních letadel (LKR320A a LKR320B)

Úřad v kontextu podmínek stanovených prostorem LKR10 - UAS (viz OOP č.j. 613-25-701) zřizuje omezený prostor LKR320A za účelem výslovného rozšíření působnosti na bezpilotní systémy u prostorů zřízených podle § 44 zákona o civilním letectví a klasifikovaných jako LKP, LKR, LKD, TSA a TRA a omezený prostor LKR320B za účelem rozšíření působnosti na bezpilotní systémy u prostorů zveřejňovaných cestou AIP SUP nebo NOTAM.

Prostor LKR320A se přitom zřizuje nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. a) a prostor a LKR320B nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. b) tohoto opatření obecné povahy.

1)

a. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR320A

Název a vymezení horizontálních hranic prostoru	
Omezený prostor (LKR320A) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Prostory“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla.	
Vertikální hranice prostoru	

FL 660 dle AIP ENR 5	
Poznámky (doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)	
Let v LKP, LKR, LKD, TSA, TRA	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezeného prostoru Podmínky provozu: 1) Provoz je možný jen na základě splnění podmínek uvedených v příslušné kapitole ENR 5 Letecké informační příručky (AIP) a to pro každý individuální prostor LKP, LKR, LKD, TSA a TRA (k nalezení zde: https://aim.rlp.cz/ais_data/www_main_control/frm_cz_aip.htm). Provoz bezpilotního letadla v zakázaném prostoru LKP1 PRAŽSKY HRAD je nad rámec postupů a podmínek uvedených v AIP ENR 5 a příslušných postupů Úřadu podmíněn souhlasným stanoviskem Policie České republiky.

b. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR320B

Název a vymezení horizontálních hranic prostoru	
Omezený prostor (LKR320B) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „AIP SUP, NOTAM“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla.	
Vertikální hranice prostoru	
FL 660 dle AIP SUP / NOTAM	
Poznámky (doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)	
Let v prostoru zveřejněném cestou AIP SUP, NOTAM	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezeného prostoru Podmínky provozu: 1) Provoz je možný jen na základě splnění podmínek uvedených v příslušném doplňku Letecké informační příručky AIP SUP (k nalezení zde: https://aim.rlp.cz/ais_data/www_main_control/frm_cz_aip.htm), příp. příslušné zprávy NOTAM (dostupné na adrese https://ibs.rlp.cz/notam.do pod nabídkou NOTAM / Česká republika / NOTAMy pro FIR LKAA).

2) Základní předpoklady letové činnosti v LKR320A, LKR320B, působnost a výjimky

Provoz bezpilotního letadla v prostorech vymezených v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy je možný pouze za předpokladu:

- (i) V „otevřené“ kategorii provozu bezpilotních systémů a ve „specifické“ kategorii, pokud se jedná o provoz v souladu se Standardním scénářem podle Článku 12 Prováděcího nařízení – po splnění podmínek provozu stanovených přímo v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy, nebo
- (ii) Ve „specifické“ kategorii provozu bezpilotních systémů s vydaným oprávněním k provozu - po splnění odlišných podmínek provozu, pokud je Úřad v uděleném oprávnění k provozu výslovně stanoví pro prostory

vymezené v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy. Takto stanovené podmínky se v tom případě uplatní přednostně před podmínkami dle bodu (i).¹

Prostory vymezené v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy se vztahují pouze na lety UA. Lety letadel s posádkou na palubě nejsou těmito prostory dotčeny.

Z dodatečných požadavků na provoz v prostorech uvedených v Článku I. bodu 1 tohoto opatření obecné povahy jsou trvale vyjmuta:

- UA, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele;
- vojenská bezpilotní letadla ČR a vojenská bezpilotní letadla členského státu EU/NATO.

Omezené prostory LKR1 až LKR4 se pro provoz bezpilotních letadel neaplikují, provoz v nich je možný při dodržení podmínek prostoru LKR318A – NP, který tyto čtyři prostory zcela pokrývá.

Omezený prostor LKR9 se pro provoz bezpilotních letadel neaplikuje, provoz v něm je možný za podmínky respektování podmínek provozu v LKR314C – CTR LKPR, LKR314D – CTR LKPR, LKR314E – MCTR, LKR314F – MCTR, LKR316 – HOP, případně podmínek jiných prostorů v daném místě.

Článek II. Odůvodnění

Dne 11. září 2018 nabylo účinnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU, a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91.

Počínaje 31. prosincem 2020 se v České republice uplatňuje Prováděcí nařízení.

Úroveň provozní bezpečnosti ve vztahu k UAS dosažená v době zahájení implementace společného evropského regulačního rámce byla zajištěna platným regulačním rámcem civilního letectví, který v té době tvořil především:

- zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů;
- letecké předpisy řady L, vydané Ministerstvem dopravy k provedení zákona o civilním letectví, ve vztahu k problematice bezpilotních systémů pak zejména letecký předpis L 2, Pravidla létání, včetně jeho Doplnku X, upravujícího komplexně provoz bezpilotních letadel v podmínkách České republiky.

Ve smyslu bodu odůvodnění (24) Prováděcího nařízení měla být v zájmu zajištění řádné implementace Prováděcího nařízení zavedena vhodná přechodná opatření. Takovým opatřením bylo tehdy zvoleno mj. i vyhlášení omezeného prostoru LKR10 – UAS, který zajistil přechod z právního rámce národního na jednotný evropský regulační rámec při zachování úrovně provozní bezpečnosti formou tehdy v České republice dlouhodobě

¹ Oprávnění k provozu vydává Úřad podle Článku 12 nebo Článku 16 Prováděcího nařízení. Pokud se jedná o provoz v souladu se Standardním scénářem podle Článku 12 Prováděcího nařízení, mohou být takové odlišné podmínky stanoveny formou Oprávnění k letu. K postupu dle tohoto bodu ii. lze kromě standardního postupu upraveného správním řádem, využít uživatelské rozhraní na webových stránkách Úřadu (<https://dron.caa.cz/>).

zavedené praxe. Vyhlášení bylo zvoleno v návaznosti na Článek 15 Prováděcího nařízení, dle nějž:

„1. mohou členské státy při vymezování zeměpisných zón pro bezpilotní systémy za účelem bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, soukromí nebo životního prostředí:

a) zakázat určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů, požadovat konkrétní podmínky pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů nebo požadovat předchozí oprávnění k letu pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů;

b) podřídit provoz bezpilotních systémů určitým normám v oblasti životního prostředí;

c) povolit přístup pouze určitým třídám bezpilotních systémů;

d) povolit přístup pouze bezpilotním systémům vybaveným určitými technickými prvky, zejména systémy dálkové identifikace nebo systémy s funkcí „geo-awareness“.

2. Na základě posouzení rizik provedeného příslušným úřadem mohou dále členské státy určit zeměpisné zóny, v nichž provoz bezpilotních systémů nepodléhá jednomu nebo více požadavkům „otevřené“ kategorie.

3. Pokud v souladu s odstavci 1 a 2 členské státy vymezí zeměpisné zóny pro bezpilotní systémy, zajistí pro účely funkce „geo-awareness“, aby informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, byly zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu.“, přičemž poslední bod 3. je použitelný od 1. ledna 2022.

„Zeměpisná zóna pro bezpilotní systémy“ je v této souvislosti Prováděcím nařízením definována jako část vzdušného prostoru zřízená příslušným úřadem, která „umožňuje, omezuje nebo vylučuje provoz bezpilotních systémů s ohledem na rizika týkající se bezpečnosti, soukromí, ochrany osobních údajů, ochrany před protiprávními činy nebo životního prostředí, která vyplývají z provozu bezpilotních systémů.“

Zpřístupnění informací o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy určených členskými státy a zřízených v rámci vzdušného prostoru jeho státu ve společném jednotném digitálním formátu je jedním z úkolů příslušného úřadu podle Článku 18 Prováděcího nařízení.

Informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, by měly být zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu, a to dle výstupu auditu EASA po krocích, nejpozději k datu 31.12.2025. Předpokládá se, že v této souvislosti dojde k územnímu zpřesnění, resp. ke konkretizaci územní ochrany tak, aby se jednalo o skutečně praktický a efektivní nástroj. Toto opatření obecné povahy je tak třeba vnímat jako opatření dočasné a přechodné, nikoliv dlouhodobé nebo dokonce trvalé a do budoucna se předpokládá jeho další vývoj a úpravy. Dále se předpokládá, že rozsah územní ochrany se bude v dalších fázích implementace evropského regulačního rámce upravovat zejména s ohledem na další vývoj tohoto rámce, vývoj dostupných technologií nebo zkušenosti s provozní praxí.

Důvodem původního zřízení omezeného prostoru LKR10 - UAS byl zvláště významný veřejný zájem, spočívající vedle zajištění přechodu národního regulačního rámce bezpilotních systémů na nový evropský regulační rámec především v zajištění odpovědnosti svěřených Úřadu zákonem o civilním letectví v tehdejší znění § 52 zákona o civilním letectví, totiž zejména bezpečnosti letectví, bezpečnosti osob, staveb a životního prostředí v souvislosti s provozem bezpilotních systémů. Po novelizaci zákona o civilním letectví postupuje Úřad dle § 44e, který umožňuje detailnější klasifikaci podmínek, omezení či uvolnění navázané na odlišné vlivy různých kategorií provozu.

Toto opatření obecné povahy nahrazuje ty části původního omezeného prostoru LKR10 – UAS, které byly definovány zakázanými prostory (LKP), omezenými prostory (LKR), nebezpečnými prostory (LKD), jiným uživatelem vyhrazenými prostory (TSA), dočasně rezervovanými prostory (TRA) a omezenými prostory zveřejněnými cestou AIP SUP nebo NOTAM.

Současně s vydáním tohoto OOP dochází k úpravě původního omezeného prostoru LKR10 – UAS. Změna spočívá v úpravě vymezení zeměpisné zóny stanovené v Článku 1, odst. 3, písm. d), která bude dále předmětem tohoto OOP, kterým jsou publikovány nové omezené prostory LKR320A a LKR320B. V rámci této úpravy dochází ke specifickému vymezení příslušné zeměpisné zóny s využitím datových podkladů, což umožní jejich publikaci v souladu s Článkem 15 Prováděcího nařízení a jejich přesné zobrazení v digitální mapě. Datové podklady jsou připraveny s ohledem na zajištění odpovídající ochrany prostorů LKP, LKR, LKD, TSA, TRA a prostorů zveřejněných cestou AIM SUP a NOTAM. Současně dochází k úpravě působnosti Úřadu v oblasti povolování provozu v rámci otevřené kategorie směrem k unifikaci procesů umožňující případný provoz v těchto prostorech a to takovým způsobem, který reflektuje zavedené standardy napříč civilním letectvím. Zeměpisné zóny jsou v horizontální rovině definovány do maximální výšky FL660, a to z důvodu jednoznačnosti a srozumitelnosti při prezentaci směrem k veřejnosti. Reálné provozní omezení této zóny však odpovídá výšce 120 m nad zemí (AGL). Účelem tohoto vymezení je předejít případným chybným výkladům ze strany provozovatelů bezpilotních systémů, zejména v otázce možnosti přeletů těchto zeměpisných zón v rámci otevřené kategorie provozu.

Článek III.

Vyhodnocení připomínek

Ve smyslu § 172 odst. 4 správního řádu byly na Úřad v zákonné lhůtě od zveřejnění návrhu opatření obecné povahy (dále jen „NOOP“) č.j. 10738-25-701 doručeny tyto připomínky:

- 1) Připomínky Řízení letového provozu České republiky, státní podnik (ŘLP ČR, s.p.), IČO 49710371, se sídlem Navigační 787, 25261 Jeneč, zn. SMA R/8902/25, které byly zaevidovány Úřadem pod č.j. 12363-25-701, doručené na Úřad dne 30.7.2025.

Připomínky byly uvedeny následovně:

- „Stávající text: "1) Provoz je možný jen na základě splnění podmínek uvedených v příslušné kapitole ENR 5 Letecké informační příručky (AIP) a to pro každý individuální prostor LKP, LKR, LKD, TSA a TRA (k nalezení zde: https://aim.rlp.cz/ais_data/www_main_control/frm_cz_aip.htm".
Připomínka/komentář: Podmínka v NOOP odkazuje na příslušné kapitoly v AIP ENR 5, avšak tam ne vždy jsou podmínky provozu obsaženy. Viz část ENR 5.1 (<https://aim.rlp.cz/eaip/html/eAIP/LK-ENR-5.1-cz-CZ.html#ENR-5>) konkrétně: Pro LKP 2-12 chybí detaily podmínek a správce daného prostoru.
Pod tabulkou sice je uveden text, že všechny žádosti vyřizuje Úřad. Není však zřejmé, zda je nutné zajistit si předem stanovisko správce.
Pro LKD1-10 zcela chybí informace, kdo je správce prostoru, jaké jsou podmínky vstupu, nebo alespoň obdoba obecného popisu pod tabulkou, jako je pro LKP, že vše řeší Úřad. (Je to způsobeno aspektem, že pro klasická letadla není prostor D zakázán).
Pro LKR 1-4 a 9 je vše v AIP vypsáno, není třeba úprav.
Viz část ENR 5.2 (<https://aim.rlp.cz/eaip/html/eAIP/LK-ENR-5.2-cz-CZ.html#ENR-5.2>)
LK TSA1-49 mají v podmínkách vstupu uvedeno, že tento je zakázán, chybí případný postup pro povolení, obdobně jako pro TSA59-60.
LK TSA59-60 mají uveden postup pro nevyhnutelný vstup (tel., FRQ).
Některé TSA mají postup pro vstup prioritních letadel popsán v 5.5.4.1 j): "Letům Policie České republiky, letům hotovostního systému Armády ČR, letům pro záchranu lidského života a letům letecké hasičské služby je vstup povolen bez

předchozí koordinace. Informace o využití prostorů poskytuje koordinátor akce Aeroklub Jeseník, z.s. (Tel: +420 604 905 903)."

LKTRA mají vždy uvedeny podmínky vstupu jako ATC CLR (povolení od ŘLP) a mají i uvedna stanoviště ATS, které zajišťuje služby pro průlet.

- Nejsou však zřejmé postupy pro UAS - viz např. LKTRA6, kde je stanovena podmínka, že "Uživatel prostoru musí umožnit vzlet, let po letištním okruhu a přistání letadel na letišti Stichovice (LKSB) a to bez předchozí koordinace", aniž by bylo zřejmé, zda totéž platí i pro UAS a pokud ne, tak proč.. Návrh úpravy: Navrhujeme, aby v této fázi byl alespoň do Odůvodnění přidán závazek, že AIP bude doplněn o podmínky vstupu u těch prostorů, kde dnes uvedeny nejsou."

Vyjádření: Úřad v odůvodnění OOP uvádí, že se jedná o stav, dočasný a přechodný, nikoliv dlouhodobý nebo dokonce trvalý a do budoucna se předpokládá jeho další vývoj a úpravy. Dále Úřad uvádí, že úprava Letecké informační příručky pro specifické potřeby a specifika provozu bezpilotních systémů povede k otevření jednotlivých kapitol a individuálním projednáním s příslušnými správci a zúčastněnými osobami s tím, že se dá předpokládat požadavek na projednání na půdě KS ASM. Tyto série jednání budou ve své náročnosti na časovou dotaci dosahovat hodnot stovek hodin na straně Úřadu a desítek hodin na straně dalších účastníků, a to vše bez záruky nalezení konsenzu či alespoň kompromisního řešení. Tímto však Úřad iniciativu ve věci této připomínky v žádném případě neodmítá. Stávající přístup je konzervativním přístupem zajišťujícím zachování nastavené úrovně provozní bezpečnosti.

- 2) Připomínky Letecká služba (Policejní prezidium České republiky), se sídlem Strojnická 935/27, 170 00 Praha, č.j. LS-584-1/ČJ-2025-9800KR, které byly zaevidovány Úřadem pod č.j. 11396-25-701, doručené na Úřad dne 11.7.2025.

Připomínka je součástí Žádosti o zřízení trvale zakázaného prostoru VLTAVA pro bezpilotní letadla (aktuálně LKP329 – VLTAVA) ve znění: „*uplatnění dodatečné podmínky získání souhlasného stanoviska Policie České republiky ke vstupu bezpilotních letadel do stávajícího zakázaného prostoru LKP1 – Pražský hrad*" s odůvodněním: „*Navrhované opatření by mělo zajistit, že v případě záměru provozovat bezpilotní letadlo v zakázaném prostoru LKP1 – Pražský hrad bude mít Vojenská kancelář prezidenta republiky v postavení správce prostoru LKP1 – Pražský hrad, i Policie České republiky, z důvodu plnění úkolů v předmětné oblasti, informaci o provozním záměru paralelně, bezprostředně, s možností zohlednění vlastních bezpečnostních hledisek ve vztahu k předmětné oblasti; a provozní záměr pak bude realizovatelný pouze s kladným vyjádřením obou subjektů. Překrytí oblastí působnosti nevnímáme u prostoru LKP1 – Pražský hrad a geografické zóny vynucované ve vztahu k bezpilotním systémům na základě připravovaného opatření obecné povahy k LKP320 z výše uvedených důvodů jako konflikt; jedná se o výsledek společných jednání se správcem prostoru LKP1 – Pražský hrad, tedy s Vojenskou kanceláří prezidenta republiky, a jde o možné a rychlé řešení jak situace vzniklé změnou hranic LKP1 – Pražský hrad, tak odlišností úkolů zajišťovaných oběma subjekty, avšak se společným cílem, kterým je v obou případech zajištění bezpečnosti."*

Vyjádření: Připomínka byla přijata na základě odůvodnění příslušné připomínky.

Článek IV.

Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

Ve smyslu § 172 odst. 5 správního řádu nebyla na Úřad v zákonné lhůtě od zveřejnění NOOP č.j. 10738-25-701 doručena žádná námitka.

Článek V.

Poučení

Do OOP a jeho odůvodnění může podle § 173 odst. 1 správního řádu každý nahlédnout u správního orgánu, který OOP vydal. Proti OOP nelze podle § 173 odst. 2 správního řádu podat opravný prostředek. Soulad OOP s právními předpisy lze posoudit v přezkumném řízení. Usnesení o zahájení přezkumného řízení lze podle § 174 odst. 2 správního řádu vydat do 1 roku od účinnosti opatření. Účinky rozhodnutí v přezkumném řízení nastávají ode dne jeho právní moci.

Článek VI. **Účinnost**

Toto OOP nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky (§ 173 odst. 1 správního řádu).

otisk úředního razítka



Ing. Petr Plaček
ředitel odboru regulace a UAS
sl. č. 10053528

Vyvěšeno dne: 17.08.2025

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 161 00 PRAHA 6

Č. j. 13380-25-701

V Praze dne 15.08.2025

Spis zn. 10725-25-701

Název spisu: OOPUAS-0044



VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Úřad pro civilní letectví (dále také jen „Úřad“), jako věcně a místně příslušný správní orgán podle § 44e a § 89 odst. 2 písm. e) zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“), ve spojení s Článkem 15 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění (dále jen „Prováděcí nařízení“), v souladu s ustanovením § 11 odst. 1 písm. e) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen správní řád) a podle § 171 a následujících správního řádu, vydává opatření obecné povahy (dále jen „OOP“ nebo „opatření“), kterým se stanoví:

Článek I.

Omezený prostor pro lety bezpilotních letadel (LKR317A, LKR317B, LKR317C, LKR317D, LKR317E a LKR317F)

Úřad v kontextu podmínek stanovených prostorem LKR10 - UAS (viz OOP č.j. 613-25-701) tímto zřizuje omezený prostor LKR317A za účelem ochrany osob a vozidel při provozu na dálnici¹, a to zpravidla do 50 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice se zohledněním hranice silničního pozemku, LKR317B za účelem ochrany osob a vozidel při provozu na silnici I. třídy² a to zpravidla do 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice, LKR317C za účelem ochrany osob a vozidel při provozu na silnici II. třídy³ a to zpravidla do 15 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice, LKR317D za účelem ochrany osob a vozidel při provozu na silnici III. třídy⁴ a to zpravidla do 15 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice, LKR317E za účelem ochrany osob a vozidel při provozu na místních komunikacích I. třídy⁵ a to zpravidla do 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice mimo hustě osídlený prostor a LKR317F za účelem ochrany osob a vozidel při provozu na místních komunikacích II. třídy⁶ a to do 15 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice mimo hustě osídlený prostor.

Prostor LKR317A se přitom zřizuje nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. a), prostor LKR317B nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. b), prostor LKR317C nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. c), prostor LKR317D nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. d), prostor LKR317E nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými

¹ Dálnice definovaná ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích.

² Silnice I. třídy definována ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích

³ Silnice II. třídy definována ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích

⁴ Silnice III. třídy definována ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích

⁵ Místní komunikace I. třídy definována ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích

⁶ Místní komunikace II. třídy definována ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích

níže v bodě 1. e) a prostor LKR317F nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. f) tohoto opatření obecné povahy.

1)

a. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317A

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR317A) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Dálnice“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla.	
<i>Vertikální</i> <i>hranice prostoru</i>	
FL 660 GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let v prostoru dálnice	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezené oblasti Podmínky provozu: 1) provoz je podmíněn získáním souhlasu Ředitelství silnic a dálnic; 2) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě, zřízené v souladu s článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.

b. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317B

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR317B) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Silnice I. třídy“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla.	
<i>Vertikální</i> <i>hranice prostoru</i>	
FL 660 GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let v prostoru silnice I. třídy	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezené oblasti Podmínky provozu: 1) provoz je podmíněn získáním souhlasu Ředitelství silnic a dálnic; 2) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě, zřízené v souladu s článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém

	typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.
--	--

c. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317C

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR317C) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Silnice II. třídy“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla.	
<i>Vertikální</i> <i>hranice prostoru</i>	
<u>FL 660</u> GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let v prostoru silnice II. třídy	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezené oblasti Podmínky provozu: 1) provoz je podmíněn získáním souhlasu vlastníka pozemní komunikace nebo jejího správce, je-li výkon správy dotčené pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce; 2) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě, zřízené v souladu s článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.

d. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317D

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR317D) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Silnice III. třídy“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla.	
<i>Vertikální</i> <i>hranice prostoru</i>	
<u>FL 660</u> GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let v prostoru silnice III. třídy	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezené oblasti Podmínky provozu: 1) provoz je podmíněn získáním souhlasu vlastníka pozemní komunikace nebo jejího správce, je-li výkon správy dotčené pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce;

	2) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě, zřízené v souladu s článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.
--	--

e. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317E

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR317E) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Místní komunikace I. třídy“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla.	
<i>Vertikální hranice prostoru</i>	
<u>FL 660</u> GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let v prostoru místní komunikace I. třídy	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezené oblasti Podmínky provozu: 1) provoz je podmíněn získáním souhlasu vlastníka pozemní komunikace nebo jejího správce, je-li výkon správy dotčené pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce; 2) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě, zřízené v souladu s článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.

f. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317F

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR317F) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Místní komunikace II. třídy“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla.	
<i>Vertikální hranice prostoru</i>	
<u>FL 660</u> GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let v prostoru místní komunikace II. třídy	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezené oblasti Podmínky provozu:

	1) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě, zřízené v souladu s článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.
--	--

2) Základní předpoklady letové činnosti v LKR317A, LKR317B, LKR317C, LKR317D, LKR317E, LKR317F, působnost a výjimky

Provoz bezpilotního letadla v prostorech vymezených v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy je možný pouze za předpokladu:

- (i) V „otevřené“ kategorii provozu bezpilotních systémů a ve „specifické“ kategorii, pokud se jedná o provoz v souladu se Standardním scénářem podle Článku 12 Prováděcího nařízení – po splnění podmínek provozu stanovených přímo v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy, nebo
- (ii) Ve „specifické“ kategorii provozu bezpilotních systémů s vydaným oprávněním k provozu - po splnění odlišných podmínek provozu, pokud je Úřad v uděleném oprávnění k provozu výslovně stanoví pro prostory vymezené v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy. Takto stanovené podmínky se v tom případě uplatní přednostně před podmínkami dle bodu (i).⁷

Prostory vymezené v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy se vztahují pouze na lety UA. Lety letadel s posádkou na palubě nejsou těmito prostory dotčeny.

Z dodatečných požadavků na provoz v prostorech uvedených v Článku I. odst. 1 tohoto opatření obecné povahy jsou trvale vyjmuta vojenská bezpilotní letadla ČR a vojenská bezpilotní letadla členského státu EU/NATO.

Článek II.

Odůvodnění

Dne 11. září 2018 nabylo účinnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU, a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91.

Počínaje 31. prosincem 2020 se v České republice uplatňuje Prováděcí nařízení.

Úroveň provozní bezpečnosti ve vztahu k UAS dosažená v době zahájení implementace společného evropského regulačního rámce byla zajištěna platným regulačním rámcem civilního letectví, který v té době tvořil především:

- zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů;

⁷ Oprávnění k provozu vydává Úřad podle Článku 12 nebo Článku 16 Prováděcího nařízení. Pokud se jedná o provoz v souladu se Standardním scénářem podle Článku 12 Prováděcího nařízení, mohou být takové odlišné podmínky stanoveny formou Oprávnění k letu. K postupu dle tohoto bodu ii. lze kromě standardního postupu upraveného správním řádem, využít uživatelské rozhraní na webových stránkách Úřadu (<https://dron.caa.cz/>).

- vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů;
- letecké předpisy řady L, vydané Ministerstvem dopravy k provedení zákona o civilním letectví, ve vztahu k problematice bezpilotních systémů pak zejména letecký předpis L 2, Pravidla létání, včetně jeho Doplnku X, upravujícího komplexně provoz bezpilotních letadel v podmínkách České republiky.

Ve smyslu bodu odůvodnění (24) Prováděcího nařízení měla být v zájmu zajištění řádné implementace Prováděcího nařízení zavedena vhodná přechodná opatření. Takovým opatřením bylo tehdy zvoleno mj. i vyhlášení omezeného prostoru LKR10 - UAS, který zajistil přechod z právního rámce národního na jednotný evropský regulační rámec při zachování úrovně provozní bezpečnosti formou tehdy v České republice dlouhodobě zavedené praxe. Vyhlášení bylo zvoleno v návaznosti na Článek 15 Prováděcího nařízení, dle nějž:

„1. mohou členské státy při vymezování zeměpisných zón pro bezpilotní systémy za účelem bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, soukromí nebo životního prostředí:

a) zakázat určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů, požadovat konkrétní podmínky pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů nebo požadovat předchozí oprávnění k letu pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů;

b) podřídit provoz bezpilotních systémů určitým normám v oblasti životního prostředí;

c) povolit přístup pouze určitým třídám bezpilotních systémů;

d) povolit přístup pouze bezpilotním systémům vybaveným určitými technickými prvky, zejména systémy dálkové identifikace nebo systémy s funkcí „geo-awareness“.

2. Na základě posouzení rizik provedeného příslušným úřadem mohou dále členské státy určit zeměpisné zóny, v nichž provoz bezpilotních systémů nepodléhá jednomu nebo více požadavkům „otevřené“ kategorie.

3. Pokud v souladu s odstavci 1 a 2 členské státy vymezí zeměpisné zóny pro bezpilotní systémy, zajistí pro účely funkce „geo-awareness“, aby informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, byly zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu.“, přičemž poslední bod 3. je použitelný od 1. ledna 2022.

„Zeměpisná zóna pro bezpilotní systémy“ je v této souvislosti Prováděcím nařízením definována jako část vzdušného prostoru zřízená příslušným úřadem, která „umožňuje, omezuje nebo vylučuje provoz bezpilotních systémů s ohledem na rizika týkající se bezpečnosti, soukromí, ochrany osobních údajů, ochrany před protiprávními činy nebo životního prostředí, která vyplývají z provozu bezpilotních systémů.“

Zpřístupnění informací o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy určených členskými státy a zřízených v rámci vzdušného prostoru jeho státu ve společném jednotném digitálním formátu je jedním z úkolů příslušného úřadu podle Článku 18 Prováděcího nařízení.

Informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, by měly být zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu, a to dle výstupu auditu EASA po krocích, nejpozději k datu 31.12.2025. Předpokládá se, že v této souvislosti dojde k územnímu zpřesnění, resp. ke konkretizaci územní ochrany tak, aby se jednalo o skutečně praktický a efektivní nástroj. Toto opatření obecné povahy je tak třeba vnímat jako opatření dočasné a přechodné, nikoliv dlouhodobé nebo dokonce trvalé a do budoucna se předpokládá jeho další vývoj a úpravy. Dále se předpokládá, že rozsah územní ochrany se bude v dalších fázích implementace evropského regulačního rámce upravovat zejména s ohledem na další vývoj tohoto rámce, vývoj dostupných technologií nebo zkušenosti s provozní praxí.

Důvodem původního zřízení omezeného prostoru LKR10 - UAS byl zvláště významný veřejný zájem, spočívající vedle zajištění přechodu národního regulačního rámce bezpilotních systémů na nový evropský regulační rámec především v zajištění

odpovědností svěřených Úřadu zákonem o civilním letectví v tehdejší znění § 52 zákona o civilním letectví, totiž zejména bezpečnosti letectví, bezpečnosti osob, staveb a životního prostředí v souvislosti s provozem bezpilotních systémů. Po novelizaci zákona o civilním letectví postupuje Úřad dle § 44e, který umožňuje detailnější klasifikaci podmínek, omezení či uvolnění navázané na odlišné vlivy různých kategorií provozu.

Toto opatření obecné povahy nahrazuje ty části původního omezeného prostoru LKR10 – UAS, které byly definovány ochrannými pásmy silničních dopravních staveb.

Současně s vydáním tohoto OOP dochází k úpravě původního omezeného prostoru LKR10 – UAS. Změna spočívá v úpravě vymezení zeměpisné zóny stanovené v Článku 1, odst. 3, písm. f), bodu a., která bude dále předmětem tohoto OOP, kterým jsou publikovány nové omezené prostory LKR317A, LKR317B, LKR317C, LKR317D, LKR317E a LKR317F. V rámci této úpravy dochází ke specifickému vymezení příslušných zeměpisných zón s využitím datových podkladů, což umožní jejich publikaci v souladu s Článkem 15 Prováděcího nařízení a jejich přesné zobrazení v digitální mapě. Datové podklady včetně stanovených podmínek letu UA v okolí dálnic, silnic I., II. a III. třídy a místních komunikací I. a II. třídy jsou v této fázi připraveny s ohledem na přenos podmínek ze stávajících pravidel, přičemž další úpravy předjímané v LKR10 – UAS budou předmětem navazujícího vývoje tohoto NOOP. Současně dochází ke snížení rozsahu působnosti Úřadu v oblasti povolování provozů v rámci otevřené kategorie provozu, čím je cíleno na snížení administrativní náročnosti provozu UAS bez dodatečného vlivu na bezpečnost. Ostatní podmínky provozu v dotčených omezených prostorech zůstávají beze změn.

Zeměpisné zóny jsou v horizontální rovině definovány do maximální výšky FL660, a to z důvodu jednoznačnosti a srozumitelnosti při prezentaci směrem k veřejnosti. Reálné provozní omezení této zóny však odpovídá výšce 120 m nad zemí (AGL). Účelem tohoto vymezení je předejít případným chybným výkladům ze strany provozovatelů bezpilotních systémů, zejména v otázce možnosti přeletů těchto zeměpisných zón v rámci otevřené kategorie provozu.

Článek III.

Vyhodnocení připomínek

Ve smyslu § 172 odst. 4 správního řádu byly na Úřad v zákonné lhůtě od zveřejnění návrhu opatření obecné povahy (dále jen „NOOP“) č.j. 10725-25-701 doručeny tyto připomínky:

- 1) Připomínky fyzické osoby, které byly zaevidovány Úřadem pod č.j. 11757-25-701, doručené na Úřad dne 18.07.2025.

Připomínky byly uvedeny následovně:

- **„Neurčitá definice omezeného prostoru**

*OOP navrhuje **zřídit** omezené prostory LKR317A, LKR317B, LKR317C, LKR317D, LKR317E a LKR317F za účelem ochrany osob a vozidel. Prostory se vztahují k dálnicím, silnicím I., II. a III. třídy a místním komunikacím I. a II. třídy, jak jsou kategorizovány dle z.č. 13/1997 Sb. Jsem si vědom toho, že dosud nejsou zveřejněny souřadnice těchto prostorů přes odkaz, avšak lze očekávat, že tyto souřadnice budou zahrnovat všechny zmíněné kategorie pozemních komunikací. V takovém případě však není vhodné užití pojmu „**zpravidla** do 50 m od osy...“, neboť tento pojem relativizuje nastavené parametry omezeného prostoru. Není zřejmé, proč byl tento pojem zvolen, když jinak jsou konkrétní parametry (50, 15 metrů) nastaveny od pevných bodů (osa jízdního pásu, osa vozovky...). Toto přináší právní nejistotu pro adresáty.“*

Vyjádření: Připomínka nebyla přijata.

Odůvodnění:

Zajistit takový rozsah zeměpisné zóny, který dokonale odpovídá parametrům zmíněných ochranných pásem definovaných zákonem č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích není technicky možné. Dále aktuální legislativa, konkrétně Článek 15 prováděcího nařízení nenařizuje publikaci zeměpisných zón, které jsou v přesné korespondenci s jinými typy ochrany. Úřad tak využívá institutu definovaných ochranných pásem pouze jako referenční hodnoty, kterými se příslušné typy zeměpisných zón inspiroují, ovšem připouští zachování možnosti jistých, drobných odchylek. V rámci procesu zveřejnění příslušných datových sad popisujících průběhy zeměpisných zón je však v rámci procesu předcházejícímu jejich publikaci nastavena povinnost jejich schválení Úřadem v koordinaci s Ministerstvem dopravy, což působí jako pojistka zabraňující významnému odchýlení se od v OOP popsaného záměru.

• **„Neproporcionální tvrdost omezeného prostoru a chybějící úprava přeletu**

Tato připomínka se týká prostorů LKR317B, LKR317C, LKR317D, LKR317E a LKR317F, nikoliv prostoru LKR317A, který vymezuje dálnice, kde de facto absolutní zákaz je s ohledem na povahu provozu a maximální rychlost vozidel pochopitelný. Například prostor LKR317F omezuje let v prostoru místní komunikace II. třídy. Dle definice prostoru platí omezení do 15 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice mimo hustě osídlený prostor. Zde se z nějakého důvodu neobjevuje pojem „zpravidla“. Pokud let zasáhne do prostoru blíže jak 15 m od osy vozovky, musí být odsouhlasen Obecním úřadem a vyznačen v digitální mapě. Obecním úřadem se zde zřejmě myslí příslušný silniční správní úřad, ale toto z návrhu OOP nevyplývá. Nabízelo by se to z důvodu pravomoci, kterou ve vztahu k místním komunikacím vykonává jako silniční správní úřad právě obecní úřad.

Znamená to tedy, že pozemní komunikace od kategorie místní komunikace II. třídy (a vyšší) není možné dle návrhu přelétávat, neboť již ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky se nachází omezený prostor, pro který musí mít provozovatel souhlas.

V odůvodnění návrhu se uvádí:

Zeměpisné zóny jsou v horizontální rovině definovány do maximální výšky FL660, a to z důvodu jednoznačnosti a srozumitelnosti při prezentaci směrem k veřejnosti. Reálné provozní omezení této zóny však odpovídá výšce 120 m nad zemí (AGL). Účelem tohoto vymezení je předejít případným chybným výkladům ze strany provozovatelů bezpilotních systémů, zejména v otázce možnosti přeletů těchto zeměpisných zón v rámci otevřené kategorie provozu.

Z toho lze dovodit, že tyto vymezené pozemní komunikace nelze bez souhlasu ani přelétávat, a to ani např. ve vymezené výšce. Pokud má být proporcionalita dosažena tím, že je zde negativně vymezeno, že se taková zóna nenachází v HOP, pak ovšem nedává smysl, aby v HOP bylo možné přelétávat místní komunikace, avšak mimo HOP nikoliv. Má-li být smyslem ochrana osob a vozidel, není v tom rozdíl a návrh se tak jeví příliš restriktivní a omezení neodůvodněné materiální potřebou regulace.

Navrhuji proto zvážit stanovení pravidla pro možný průlet alespoň místních komunikací I. a II. třídy, i silnic II. a III. třídy, kterých se nachází mimo HOP v otevřené krajině poměrně dost. Lze přitom poukázat např. na návrh OOP č.j. 10707-24-701 (el. vedení) nebo návrh OOP č.j. 10706-25-701 (OP dráhy), kde se připouští průlet OP kolejí (dráhy) pro UA MTOM < 250 gramů.

Vyjádření: Připomínka byla částečně přijata.

Odůvodnění:

Zajištění změn v popsaném rozsahu nebylo předmětem této úpravy. Dlouhodobě aplikovaný přístup Úřadu vyžaduje návrhy změn většího rozsahu předem zevrubně konzultovat se všemi subjekty, které mají na předmětné regulaci primární zájem. Vzhledem k alokaci kapacit Úřadu na provedení zmíněných konzultací ve vztahu k jiným typům zeměpisných zón, které jsou součástí procesu úpravy zeměpisných zón ve vztahu k

aktuálnímu spuštění digitální mapy, a to především LKR311, LKR312, LKR314, LKR315 a LKR319, nebyly rozsáhlejší změny ve vztahu k LKR317 dostatečně projednány, a tudíž je přistoupeno pouze k formálním úpravám. Jisté změny, byť drobnějšího charakteru, avšak v korelaci s touto připomínkou jsou přijaty na základě zaslaných připomínek Ředitelství silnic a dálnic s. p. a Ministerstva dopravy (viz níže). Současně je předpokládáno zahájení konzultací cílících na významnou úpravu zeměpisných zón zřízených dle LKR317, a to bezprostředně po nabytí účinnosti tohoto OOP.

- 2) Připomínky Ředitelství silnic a dálnic s. p., IČO 65993390, se sídlem Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha, č.j. RSD-676684/2025-1, které byly zaevidovány Úřadem pod č.j. 11757-25-701, doručené na Úřad dne 28.07.2025.

Připomínky jsou vzneseny konkrétně proti části 1) a. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317A a části 1) b. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317B.

Připomínky byly uvedeny následovně:

„Předmětný návrh OOP se přímo dotýká správy a provozu dálnic a silnic I. třídy, které jsou ve vlastnictví státu a jejichž správcem je ŘSD na základě zákonného zmocnění. Z tohoto důvodu jsou zájmy ŘSD tímto návrhem bezprostředně a konkrétně dotčeny.

Podle § 9 odst. 1 věta první zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „ZoPK“) je vlastníkem dálnic a silnic I. třídy stát. Podle § 9 odst. 3 ZoPK: „Výkon správy může vlastník dálnice, silnice nebo místní komunikace zajišťovat prostřednictvím správce, jímž je právnická osoba zřízená nebo založená vlastníkem dálnice, silnice nebo místní komunikace za podmínky, že je vůči ní vlastník po celou dobu výkonu správy ovládající osobou.

Vlastník, popřípadě správce, mohou dílčími činnostmi v rámci správy dálnice, silnice nebo místní komunikace, zejména činnostmi souvisejícími s údržbou a opravami dotčené dálnice, silnice nebo místní komunikace...“.

*ŘSD má právo hospodařit s dálnicemi a silnicemi I. třídy a jejich součástmi a příslušenstvím podle § 9a odst. 1 ZoPK, což je podrobněji konkretizováno v Základací listině ŘSD. Účelem a předmětem činnosti ŘSD je především zajišťování výstavby, modernizace, správy, údržby a oprav **dálnic a silnic I. třídy** a jejich součástí a příslušenství podle ZoPK.*

*V této souvislosti ŘSD uplatňuje připomínky, že **část 1) bodu a. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317A návrhu OOP je neurčitá v části Let v prostoru dálnice, Podmínky provozu**, když je zde uvedeno, že „provoz je podmíněn získáním souhlasu Ředitelství silnic a dálnic, případně Ministerstva dopravy“. ŘSD na základě dohody s Ministerstvem dopravy konstatuje, že i nadále by tato část měla znít, že „provoz je podmíněn získáním souhlasu Ředitelství silnic a dálnic s. p.“.*

*ŘSD dále i v tomto případě části 1 bodu b. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317B návrhu OOP **absentuje v části Let v prostoru silnice I. třídy v části Let v prostoru silnice I. třídy, „Podmínky provozu:“, že provoz je podmíněn získáním souhlasu Ředitelství silnic a dálnic s. p.** Obdobně jako je tomu v části 1 bodu a, tedy ŘSD na základě dohody s Ministerstvem dopravy konstatuje, že i nadále by tato část měla znít, že „provoz je podmíněn získáním souhlasu Ředitelství silnic a dálnic s. p.“. ŘSD je toho názoru, že s ohledem na výše uvedené nelze ŘSD vyloučit z procesu administrace žádostí tohoto charakteru. V opačném případě by nebylo schopno zajistit plnění svých zákonných povinností, zejména v oblasti zajištění bezpečné a plynulé provozuschopnosti pozemních komunikací ve vlastnictví státu, konkrétně dálnic a silnic I. třídy.*

Současně se ŘSD domnívá, že výše uvedené argumenty se obdobně vztahují i na Krajské správy a údržby silnic jakožto správce pozemních komunikací II. a III. třídy. Z tohoto důvodu je nezbytné zohlednit jejich stanoviska jako primární při stanovení prostorového a časového vymezení a provozních podmínek v prostorech LKR317C (silnice II. třídy) a LKR317D (silnice III. třídy).

Na základě výše uvedeného ŘSD **navrhuje**, aby Úřad pro civilní letectví, jako příslušný správní orgán, změnil a doplnil text návrh OOP následovně:" následuje návrh upraveného textu, který bude součástí tohoto OOP.

Vyřádění: Připomínky byly přijaty.

Odůvodnění:

Úpravy byly v této věci předem projednány na Ministerstvu dopravy dne 23.07.2025, kterým byly potvrzeny a odsouhlaseny plánované připomínky Ředitelství silnic a dálnic, s. p. Úřad tak přistupuje k úpravě provozních podmínek v zeměpisných zónách definovaných prostřednictvím LKR317A a LKR317B. Současně byla i ze strany Ministerstva dopravy podpořena iniciativa zahájení konzultací ve věci provedení významných změn podmínek provozu v příslušných zeměpisných zónách, a to v období bezprostředně navazujícím na nabytí účinnosti tohoto OOP.

- 3) Připomínky Ministerstva dopravy, IČ 66003008, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha, které byly zaevidovány Úřadem pod č.j. 13382-25-701, doručené na Úřad dne 13.08.2025.

Připomínky shrnují závěry ústního jednání mezi Úřadem a Ministerstvem dopravy, které proběhlo dne 23.07.2025. Závěry jednání směřovaly k určení subjektu oprávněného vydávat souhlas s provozem bezpilotního letadla v dotčené zeměpisné zóně. Navrženo bylo, aby tento souhlas vydával vždy vlastník pozemní komunikace nebo její správce, je-li výkon správy dotčené komunikace zajišťován prostřednictvím správce. Současně bylo navrženo, aby u místních komunikací II. třídy nebylo vydávání souhlasu vyžadováno. Podle připomínek by tak v praxi u dálnic a silnic I. třídy souhlas vydávalo Ředitelství silnic a dálnic, s. p., u silnic II. a III. třídy kraj nebo jím zřízený správce a u místních komunikací I. třídy obec nebo jí zřízený správce (např. v hlavním městě Praze Technická správa komunikací).

Vyřádění: Připomínky byly přijaty.

Článek IV.

Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

Ve smyslu § 172 odst. 5 správního řádu nebyla na Úřad v zákonné lhůtě od zveřejnění NOOP č.j. 10725-25-701 doručena žádná námitka.

Článek V.

Poučení

Do OOP a jeho odůvodnění může podle § 173 odst. 1 správního řádu každý nahlédnout u správního orgánu, který OOP vydal. Proti OOP nelze podle § 173 odst. 2 správního řádu podat opravný prostředek. Soulad OOP s právními předpisy lze posoudit v přezkumném řízení. Usnesení o zahájení přezkumného řízení lze podle § 174 odst. 2 správního řádu vydat do 1 roku od účinnosti opatření. Účinky rozhodnutí v přezkumném řízení nastávají ode dne jeho právní moci.

Článek VI.

Účinnost

Toto OOP nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky (§ 173 odst. 1 správního řádu).

otisk úředního razítka

Ing. Petr Plaček
ředitel odboru regulace a UAS
sl. č. 10053528

Vyvěšeno dne: 17.08.2025

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 161 00 PRAHA 6

Č. j. 13390-25-701

V Praze dne 15.08.2025

Spis zn. 10730-25-701

Název spisu: OOPUAS-0045



VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Úřad pro civilní letectví (dále také jen „Úřad“), jako věcně a místně příslušný správní orgán podle § 44e a § 89 odst. 2 písm. e) zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o civilním letectví), ve spojení s Článkem 15 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění (dále též jen „Prováděcí nařízení“), v souladu s ustanovením § 11 odst. 1 písm. e) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen správní řád) a podle § 171 a následujících správního řádu, vydává opatření obecné povahy (dále jen „OOP“ nebo „opatření“), kterým se stanoví:

Článek I.

Omezený prostor pro lety bezpilotních letadel (LKR318A – NP, LKR318B – MZCHÚ, LKR318C – CHKO)

Úřad v kontextu podmínek stanovených prostorem LKR10 - UAS (viz OOP č.j. 613-25-701) tímto za účelem ochrany hodnot chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny zřizuje omezené prostory LKR318A – NP v národních parcích, LKR318B – MZCHÚ v maloplošných chráněných územích národních přírodních rezervací, národních přírodních památek, přírodních rezervací a přírodních památek ve smyslu jejich vymezení v zákoně č. 114/1992 Sb. a LKR318C – CHKO v chráněných krajinných oblastech. Prostor LKR318A – NP se přitom zřizuje nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. a), prostor LKR318B – MZCHÚ nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. b) a prostor LKR318C – CHKO nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. c) tohoto opatření obecné povahy.

1)

a. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR318A – NP

Název a vymezení horizontálních hranic prostoru	
Omezený prostor (LKR318A – NP)	
Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „NP“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla a odpovídá prostorovým datům zveřejněným v Ústředním seznamu ochrany přírody.	

Vertikální hranice prostoru	
FL 660 GND	
Poznámky (doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)	
Let v prostoru NP	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezeného prostoru Podmínky provozu: 1) provoz je možný buď na základě předběžné informace vydané příslušným orgánem ochrany přírody¹, ve které je konstatováno, že pro daný provoz není nutné vydání správního aktu dle zákona č. 114/1992 Sb., nebo na základě správního aktu vydaného příslušným orgánem ochrany přírody (identifikovaného v rámci předběžné informace jako nezbytného) povolujícího provoz; 2) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě, zřízené v souladu s článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS.

b. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR318B – MZCHÚ

Název a vymezení horizontálních hranic prostoru	
Omezený prostor (LKR318B – MZCHÚ) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „MZCHÚ“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla a odpovídá prostorovým datům zveřejněným v Ústředním seznamu ochrany přírody.	
Vertikální hranice prostoru	
FL 660 GND	
Poznámky (doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)	
Let v prostoru MZCHÚ	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezeného prostoru Podmínky provozu: 1) provoz je možný buď na základě předběžné informace vydané příslušným orgánem ochrany přírody², ve které je konstatováno, že pro daný provoz není nutné vydání správního aktu dle zákona č. 114/1992 Sb., nebo na základě správního aktu vydaného příslušným orgánem ochrany přírody (identifikovaného v rámci předběžné informace jako nezbytného) povolujícího provoz; 2) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě, zřízené v souladu s článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS.

¹ Seznam příslušných správních orgánů či oprávněných osob je k nalezení zde: [https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/chrob_find/index.php?h_zchru=1&CIS=&NAZEV=&h_organ_oochp=&KRAJ=&OKRES=&ORP_ICOB=&OBEC=&KU=&_="+Vyhledat+"&frame=1&EDIT_ID=](https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/chrob_find/index.php?h_zchru=1&CIS=&NAZEV=&h_organ_oochp=&KRAJ=&OKRES=&ORP_ICOB=&OBEC=&KU=&_=)

² Seznam příslušných správních orgánů či oprávněných osob je k nalezení zde: [https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/chrob_find/index.php?h_zchru=1&CIS=&NAZEV=&h_organ_oochp=&KRAJ=&OKRES=&ORP_ICOB=&OBEC=&KU=&_="+Vyhledat+"&frame=1&EDIT_ID=](https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/chrob_find/index.php?h_zchru=1&CIS=&NAZEV=&h_organ_oochp=&KRAJ=&OKRES=&ORP_ICOB=&OBEC=&KU=&_=)

c. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR318C – CHKO

Název a vymezení horizontálních hranic prostoru	
Omezený prostor (LKR318C – CHKO) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „CHKO“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla a odpovídá prostorovým datům zveřejněným v Ústředním seznamu ochrany přírody.	
Vertikální hranice prostoru	
FL 660 GND	
Poznámky (doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)	
Let v prostoru CHKO	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezeného prostoru Podmínky provozu: 1) provoz je možný buď na základě předběžné informace vydané příslušným orgánem ochrany přírody³, ve které je konstatováno, že pro daný provoz není nutné vydání správního aktu dle zákona č. 114/1992 Sb., nebo na základě správního aktu vydaného příslušným orgánem ochrany přírody (identifikovaného v rámci předběžné informace jako nezbytného) povolujícího provoz; 2) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě, zřízené v souladu s článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS.

2) Základní předpoklady letové činnosti v LKR318A – NP, LKR318B – MZCHÚ a LKR318C – CHKO, působnost a výjimky

Provoz bezpilotního letadla v prostorech vymezených v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy je možný pouze za předpokladu:

- (i) V „otevřené“ kategorii provozu bezpilotních systémů a ve „specifické“ kategorii, pokud se jedná o provoz v souladu se Standardním scénářem podle Článku 12 Prováděcího nařízení – po splnění podmínek provozu stanovených přímo v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy, nebo
- (ii) Ve „specifické“ kategorii provozu bezpilotních systémů s vydaným oprávněním k provozu - po splnění odlišných podmínek provozu, pokud je Úřad v uděleném oprávnění k provozu výslovně stanoví pro prostory vymezené v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy. Takto stanovené podmínky se v tom případě uplatní přednostně před podmínkami dle bodu (i).⁴

³ Seznam příslušných správních orgánů či oprávněných osob je k nalezení zde:

https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/chrob_find/index.php?h_zchru=1&CIS=&NAZEVE=&h_organ_oochp=&KRAJ=&OKRES=&ORP_ICOB=&OBEC=&KU=&_=&+Vyhledat+&frame=1&EDIT_ID=

⁴ Oprávnění k provozu vydává Úřad podle Článku 12 nebo Článku 16 Prováděcího nařízení. Pokud se jedná o provoz v souladu se Standardním scénářem podle Článku 12 Prováděcího nařízení, mohou být takové odlišné podmínky stanoveny formou Oprávnění k letu. K postupu dle tohoto bodu ii. lze kromě standardního postupu upraveného správním řádem, využít uživatelské rozhraní na webových stránkách Úřadu (<https://dron.caa.cz/>).

Prostory vymezené v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy se vztahují pouze na lety bezpilotních letadel (dále jen UA). Lety letadel s posádkou na palubě nejsou těmito prostory dotčeny.

Z dodatečných požadavků na provoz v prostorech uvedených v Článku I., odst. 1 tohoto opatření obecné povahy jsou trvale vyjmuta UA:

- u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele;
- vojenská bezpilotní letadla ČR a vojenská bezpilotní letadla členského státu EU/NATO;
- UA používaná orgánem ochrany přírody nebo jinými osobami na základě dohody uzavřené s orgánem ochrany přírody k provádění činností při zajišťování opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany ve zvláště chráněných územích nebo zjišťování údajů o dosavadním stavu a vývoji předmětů ochrany ve zvláště chráněných územích.

Článek II.

Odůvodnění

Dne 11. září 2018 nabylo účinnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU, a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91.

Počínaje 31. prosincem 2020 se v České republice uplatňuje Prováděcí nařízení.

Úroveň provozní bezpečnosti ve vztahu k UAS dosažená v době zahájení implementace společného evropského regulačního rámce byla zajištěna platným regulačním rámcem civilního letectví, který v té době tvořil především:

- zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů;
- letecké předpisy řady L, vydané Ministerstvem dopravy k provedení zákona o civilním letectví, ve vztahu k problematice bezpilotních systémů pak zejména letecký předpis L 2, Pravidla létání, včetně jeho Doplnku X, upravujícího komplexně provoz bezpilotních letadel v podmínkách České republiky.

Ve smyslu bodu odůvodnění (24) Prováděcího nařízení měla být v zájmu zajištění řádné implementace prováděcího nařízení zavedena vhodná přechodná opatření. Takovým opatřením bylo tehdy zvoleno mj. i vyhlášení omezeného prostoru LKR10 - UAS, který zajistil přechod z právního rámce národního na jednotný evropský regulační rámec při zachování úrovně provozní bezpečnosti formou tehdy v České republice dlouhodobě zavedené praxe. Vyhlášení bylo zvoleno v návaznosti na Článek 15 prováděcího nařízení, dle nějž:

„1. mohou členské státy při vymezování zeměpisných zón pro bezpilotní systémy za účelem bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, soukromí nebo životního prostředí:

a) zakázat určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů, požadovat konkrétní podmínky pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů nebo požadovat předchozí oprávnění k letu pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů;

b) podřídit provoz bezpilotních systémů určitým normám v oblasti životního prostředí;

c) povolit přístup pouze určitým třídám bezpilotních systémů;

d) povolit přístup pouze bezpilotním systémům vybaveným určitými technickými prvky, zejména systémy dálkové identifikace nebo systémy s funkcí „geo-awareness“.

2. Na základě posouzení rizik provedeného příslušným úřadem mohou dále členské státy určit zeměpisné zóny, v nichž provoz bezpilotních systémů nepodléhá jednomu nebo více požadavkům „otevřené“ kategorie.

3. Pokud v souladu s odstavci 1 a 2 členské státy vymezí zeměpisné zóny pro bezpilotní systémy, zajistí pro účely funkce „geo-awareness“, aby informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, byly zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu.“, přičemž poslední bod 3. je použitelný od 1. ledna 2022.

„Zeměpisná zóna pro bezpilotní systémy“ je v této souvislosti prováděcím nařízením definována jako část vzdušného prostoru zřízená příslušným úřadem, která „umožňuje, omezuje nebo vylučuje provoz bezpilotních systémů s ohledem na rizika týkající se bezpečnosti, soukromí, ochrany osobních údajů, ochrany před protiprávními činy nebo životního prostředí, která vyplývají z provozu bezpilotních systémů.“

Zpřístupnění informací o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy určených členskými státy a zřízených v rámci vzdušného prostoru jeho státu ve společném jednotném digitálním formátu je jedním z úkolů příslušného úřadu podle Článku 18 prováděcího nařízení.

Informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, by měly být zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu, a to dle výstupu auditu EASA po krocích, nejpozději k datu 31.12.2025. Předpokládá se, že v této souvislosti dojde k územnímu zpřesnění, resp. ke konkretizaci územní ochrany tak, aby se jednalo o skutečně praktický a efektivní nástroj. Toto opatření obecné povahy je tak třeba vnímat jako opatření dočasné a přechodné, nikoliv dlouhodobé nebo dokonce trvalé a do budoucna se předpokládá jeho další vývoj a úpravy. Dále se předpokládá, že rozsah územní ochrany se bude v dalších fázích implementace evropského regulačního rámce upravovat zejména s ohledem na další vývoj tohoto rámce, vývoj dostupných technologií nebo zkušenosti s provozní praxí.

Důvodem původního zřízení omezeného prostoru LKR10 - UAS byl zvláště významný veřejný zájem, spočívající vedle zajištění přechodu národního regulačního rámce bezpilotních systémů na nový evropský regulační rámec především v zajištění odpovědnosti svěřených Úřadu zákonem o civilním letectví v tehdejší znění § 52 zákona o civilním letectví, totiž zejména bezpečnosti letectví, bezpečnosti osob, staveb a životního prostředí v souvislosti s provozem bezpilotních systémů. Po novelizaci zákona o civilním letectví postupuje Úřad dle § 44e, který umožňuje detailnější klasifikaci podmínek, omezení či uvolnění navázané na odlišné vlivy různých kategorií provozu.

Toto opatření obecné povahy nahrazuje ty části původního omezeného prostoru LKR10 - UAS, které byly definovány zónami uvnitř zvláště chráněných území.

Současně s vydáním tohoto OOP dochází k úpravě původního omezeného prostoru LKR10 – UAS. Změna spočívá v úpravě vymezení zeměpisné zóny stanovené v Článku 1, odst. 3, písm. f), bodu d., která bude dále předmětem tohoto OOP, kterým je publikován nový omezený prostor LKR318A – NP, LKR318B – MZCHÚ a LKR318C – CHKO. V rámci této úpravy dochází ke specifickému vymezení příslušných zeměpisných zón s využitím datových podkladů, což umožní jejich publikaci v souladu s Článkem 15 Prováděcího nařízení a jejich přesné zobrazení v digitální mapě. Datové podklady jsou připraveny s ohledem na zajištění regulace provozu ve zvláště chráněných územích, čímž se rozumí národních parků, chráněných krajinných oblastí, národních přírodních rezervací, národních přírodních památek, přírodních rezervací a přírodních památek, včetně příslušných ochranných pásem. Současně dochází ke snížení rozsahu působnosti Úřadu v oblasti povolování provozů v rámci otevřené kategorie provozu. Ostatní podmínky provozu v dotčených omezených prostorech zůstávají beze změn.

Zeměpisné zóny jsou v horizontální rovině definovány do maximální výšky FL660, a to z důvodu jednoznačnosti a srozumitelnosti při prezentaci směrem k veřejnosti. Reálné provozní omezení této zóny však odpovídá výšce 120 m nad zemí (AGL). Účelem tohoto vymezení je předejít případným chybným výkladům ze strany provozovatelů bezpilotních

systémů, zejména v otázce možnosti přeletů těchto zeměpisných zón v rámci otevřené kategorie provozu.

Článek III.

Vyhodnocení připomínek

Ve smyslu § 172 odst. 4 správního řádu byly na Úřad v zákonné lhůtě od zveřejnění návrhu opatření obecné povahy (dále jen „NOOP“) č.j. 10730-25-701 doručeny tyto připomínky:

- 1) Připomínky Řízení letového provozu České republiky, státní podnik (ŘLP ČR, s.p.), IČO 49710371, se sídlem Navigační 787, 25261 Jeneč, zn. SMA R/8902/25, které byly zaevidovány Úřadem pod č.j. 12363-25-701, doručené na Úřad dne 30.07.2025.

Připomínky byly uvedeny následovně:

- „*Stávající text: MCHÚ Připomínka/komentář: Maloplošná zvláště chráněná území se v odborných zdrojích objevují spíše jako MZCHÚ, viz např. <https://praha.eu/web/portazp/zvlaste-chranena-uzemi> Návrh úpravy: Doporučujeme opravit všechny výskyty MCHÚ na MZCHÚ*“

Vyjádření: Připomínka byla přijata na základě odůvodnění příslušné připomínky.

- „*Stávající text: Regulace provozu UAS ve všech maloplošných zvláště chráněných územích (národních přírodních rezervací, národních přírodních památek, přírodních rezervací a přírodních památek) Připomínka/komentář: Provoz UAS je tímto plošně omezen (podmíněn žádostí o souhlas od AOPK) ve více než 2500 lokalitách MZCHÚ bez toho, aby byla předem bývala provedena analýza předmětu ochrany - v mnohých případech jde o ochranu geologického útvaru, endemického výskytu rostlin nebo vzácného hmyzu - tedy zcela bez relevance k provozu UAS. Z pohledu provozovatele UAS pak v kombinaci s neznámými lhůtami ke zpracování souhlasu vnímáme tuto regulaci spíše jako většinově neopodstatněnou, přitom však celkem podstatnou překážku plynulému provozu UAS. Návrh úpravy: Navrhujeme, aby v této fázi byla alespoň do Odůvodnění uvedena věta, která bude předjímat /vyžadovat brzkou přezkumnou aktivitu všech těchto zón a jejich koncepční revizi, obdobně jako je tomu v NOOP 317: "přičemž další úpravy předjímané v LKR10 – UAS budou předmětem navazujícího vývoje tohoto NOOP."*“

Vyjádření: Zajištění změn v popsáném rozsahu nebylo předmětem této úpravy. Dlouhodobě aplikovaný přístup Úřadu vyžaduje návrhy změn většího rozsahu předem konzultovat se všemi subjekty, které mají na předmětné regulaci primární zájem. Vzhledem k alokaci kapacit Úřadu na provedení zmíněných konzultací ve vztahu k jiným typům zeměpisných zón, které jsou součástí procesu úpravy zeměpisných zón ve vztahu k aktuálnímu spuštění digitální mapy, a to především LKR311, LKR312, LKR314, LKR315 a LKR319, nebyly rozsáhlejší změny ve vztahu k LKR318 dostatečně projednány, a tudíž je přistoupeno pouze k formálním úpravám. Jisté změny avšak v korelaci s touto připomínkou jsou přijaty na základě zaslaných připomínek Ministerstva životního prostředí (viz níže). Současně je předpokládáno zahájení konzultací cílících na významnou úpravu zeměpisných zón zřízených dle LKR318, a to bezprostředně po nabytí účinnosti tohoto OOP.

- „*Stávající text: CHKO (I.-III. zóna) Připomínka/komentář: Podle § 37 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny nemají CHKO stanovena žádná ochranná pásma: "Je-li třeba zabezpečit zvláště chráněná území, s výjimkou chráněné krajinné oblasti, před rušivými vlivy z okolí, může být pro ně vyhlášeno ochranné pásmo, ve kterém lze vymezit činnosti a zásahy, které jsou vázány na předchozí souhlas orgánu ochrany přírody."* Z pohledu provozovatele UAS negativně vnímáme, že došlo k velmi významnému, s širokou ani odbornou veřejností předem neprojednanému a v Odůvodnění opomenutému zpřísnění podmínek provozu UAS, kdy oproti dosavadnímu stavu, který u chráněných území stanovuje omezení jen "v

ochranných pásmech uvnitř zvláště chráněných území", jsou nyní plošně zaváděny zeměpisné zóny i v CHKO, tedy na 15 % území ČR. Podle § 25 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny přitom lze za CHKO vyhlásit toliko: "Rozsáhlá území s harmonicky utvářenou krajinou, charakteristicky vyvinutým reliéfem, významným podílem přirozených ekosystémů lesních a trvalých travních porostů, s hojným zastoupením dřevin, popřípadě s dochovanými památkami historického osídlení.", kde nespátřujeme automaticky obsažené odůvodnění takto plošné regulace provozu UAS. Jedná se o administrativní překážku s předem neznámou časovou náročností a s nejistým výsledkem, což omezuje zejména okamžité a krátkodobě vzniklé provozní potřeby letů UAS. Pokud nebude prokázán konkrétní negativní vliv, neměl by být provoz UAS takto plošně limitován v oblastech majících za cíl chránit zejména krajinný ráz. Vhodnějším řešením se jeví být jen ta vybraná MZCHÚ, která chrání živočichy, kteří mohou být negativně ovlivňováni neregulovaným provozem UAS. Návrh úpravy: Navrhujeme, aby v této fázi byla alespoň do Odůvodnění uvedena věta, která bude předjímat/vyžadovat brzkou přezkumnou aktivitu s cílem posoudit, zda je opravdu nutné plošně regulovat a souhlasem AOPK podmiňovat každý provoz UAS v I.-III. zónách CHKO."

Vyjádření: Úřad nesouhlasí s výkladem, na základě kterého dochází ke zvětšení rozsahu zeměpisné zóny. Zbýlé je vypořádáno v souladu s vyjádřením k předešlé připomínce.

- 2) Připomínky Ministerstva životního prostředí, Odboru územní ochrany přírody a krajiny, IČO 00164801, se sídlem Vršovická 1442/65, 100 00 Praha, č.j. ZP/2025/620/2572, které byly zaevidovány Úřadem pod č.j. 12388-25-701, doručené na Úřad dne 31.07.2025.

Připomínky upozorňují zejména na potřebu projednat návrh s Ministerstvem životního prostředí jako dotčeným orgánem a na otázku kompetence orgánů ochrany přírody k vydávání souhlasu s provozem, kterou považují za ne zcela jasně vymezenou v zákoně o ochraně přírody a krajiny. Dále poukazují na požadavek doplnění souřadnicového vymezení omezených prostorů přímo v návrhu nebo jeho příloze a na provázání s ptačími oblastmi Natura 2000. Připomínky se také dotýkají možnosti využití UA pro účely ochrany přírody a upřesnění podmínek pro provoz v IV. zóně CHKO. Ministerstvo životního prostředí navrhuje další projednání návrhu.

Vyjádření: Na základě ústního jednání mezi Úřadem a Ministerstvem životního prostředí, které se uskutečnilo dne 06.08.2025, byla vyjasněna stanoviska k otázce konzultace návrhu opatření obecné povahy. Současně byl dohodnut procesní postup umožňující převést konečný výkon agendy schvalování provozu bezpilotních systémů ve zvláště chráněných územích na příslušné správce těchto území. Byla rovněž upřesněna střednědobá vize další úpravy provozních omezení v rámci zeměpisných zón zřízených na základě opatření LKR318, včetně řešení problematiky provozu v ptačích oblastech soustavy Natura 2000. Všichni účastníci podpořili záměr zahájit konzultace k provedení významných změn podmínek provozu v dotčených zeměpisných zónách v období bezprostředně po nabytí účinnosti tohoto opatření obecné povahy. Na základě tohoto jednání zpracovalo Ministerstvo životního prostředí konkrétní změnové návrhy, které byly do předmětného opatření obecné povahy zapracovány.

Článek IV.

Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

Ve smyslu § 172 odst. 5 správního řádu nebyla na Úřad v zákonné lhůtě od zveřejnění NOOP č.j. 10730-25-701 doručena žádná námitka.

Článek V.

Poučení

Do OOP a jeho odůvodnění může podle § 173 odst. 1 správního řádu každý nahlédnout u správního orgánu, který OOP vydal. Proti OOP nelze podle § 173 odst. 2 správního řádu podat opravný prostředek. Soulad OOP s právními předpisy lze posoudit v přezkumném řízení. Usnesení o zahájení přezkumného řízení lze podle § 174 odst. 2 správního řádu vydat do 1 roku od účinnosti opatření. Účinky rozhodnutí v přezkumném řízení nastávají ode dne jeho právní moci.

Článek VI. **Účinnosti**

Toto OOP nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky (§ 173 odst. 1 správního řádu).

otisk  úředního razítka

Ing. Petr Plaček
ředitel odboru regulace a UAS
sl. č. 10053528

Vyvěšeno dne: 17.08.2025