

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 161 00 PRAHA 6

Č. j. 13343-25-701

V Praze dne 15.08.2025

Spis zn. 16365-24-701

Název spisu: OOPUAS-0036



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 (LKR312A – elektrické stanice a LKR312B – elektrická vedení)

Úřad v kontextu podmínek stanovených prostorem LKR10 - UAS (viz OOP č.j. 613-25-701) tímto zřizuje omezený prostor LKR312A – elektrické stanice za účelem ochrany elektrických stanic 110 kV a výše a LKR312B – elektrická vedení za účelem ochrany elektrických vedení 220 kV a výše. Prostor LKR312A – elektrické stanice se přitom zřizuje nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. a) a prostor LKR312B – elektrická vedení nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. b) tohoto opatření obecné povahy.

1)

a. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR312A – elektrické stanice

<i>Název a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR312A – elektrické stanice) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Elektrické stanice“ 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>	

FL 660 GND	
Poznámky (doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)	
Let v prostoru elektrické stanice 110 kV a výše	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezeného prostoru Podmínky provozu: 1) provoz je podmíněn získáním souhlasu příslušného provozovatele elektrické stanice, jež se nachází v příslušné zeměpisné zóně, vydávaného podle § 46 odst. 13 zákona č. 458/2000 Sb., energetický zákon. Způsob podání žádosti o vydání souhlasu je uveden na internetových stránkách příslušného provozovatele elektrické stanice; 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; 3) nad rámec povinností vyplývajících z nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 musí provozovatel UA nahlásit provozovateli přenosové soustavy veškeré události, které mohou mít přímý vliv na spolehlivost a bezpečnost elektrických stanic.

b. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR312B – elektrická vedení

Název a vymezení horizontálních hranic prostoru	
Omezený prostor (LKR312B – elektrická vedení) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Elektrická vedení“ 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 GND	
Poznámky (doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)	
Průlet ¹ prostorem vedení	Doba: H24 Situace provozu - Průlet: část letu UA je provedena v zeměpisné zóně, není zde proveden vzlet ani přistání a UA setrvává v zeměpisné zóně pouze po dobu nezbytně nutnou¹ k jejímu překonání Podmínky provozu: 1) UA MTOM < 250 g a) nad rámec povinností vyplývajících z nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 musí provozovatel UA nahlásit provozovateli přenosové soustavy veškeré události, které mohou mít přímý vliv na spolehlivost a bezpečnost elektrického vedení.

¹ Průlet UA je v zeměpisné zóně proveden minimální rychlostí 5m/s (GS), azimut letu UA je při vstupu do zeměpisné zóny blízký (+- 15°) kolmici hranice zeměpisné zóny a UA neprovádí změnu azimutu letu. Při nedodržení těchto podmínek se jedná o typ provozu – Pobyt.

	2) $250 \text{ g} \leq \text{UA MTOM} < 25 \text{ kg}$ a) provoz je podmíněn zasláním základních informací o provozu² nejpozději před provedením vzletu na e-mailový kontakt provozovatele přenosové soustavy (k dispozici na webu provozovatele přenosové soustavy); b) 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; c) nad rámec povinností vyplývajících z nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 musí provozovatel UA nahlásit provozovateli přenosové soustavy veškeré události, které mohou mít přímý vliv na spolehlivost a bezpečnost elektrického vedení. 3) $\text{UA MTOM} \geq 25 \text{ kg}$³ a) provoz je podmíněn získáním souhlasu příslušného provozovatele přenosové soustavy, jež se nachází v příslušné zeměpisné zóně, vydávaného podle § 46 odst. 13 zákona č. 458/2000 Sb., energetický zákon. Způsob podání žádosti je uveden na internetových stránkách příslušného provozovatele přenosové soustavy; b) 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; c) nad rámec povinností vyplývajících z nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 musí provozovatel UA nahlásit provozovateli přenosové soustavy veškeré události, které mohou mít přímý vliv na spolehlivost a bezpečnost elektrického vedení.
Let v prostoru vedení	Doba: H24 Situace provozu - Let: let, příp. část letu, bezpilotního letadla je provedena v zeměpisné zóně a současně se nejedná o typ provozu Průlet Podmínky provozu: 1) $\text{UA MTOM} < 250 \text{ g}$ a) nad rámec povinností vyplývajících z nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 musí provozovatel UA nahlásit provozovateli přenosové soustavy veškeré události, které mohou mít přímý vliv na spolehlivost a bezpečnost elektrického vedení. 2) $\text{UA MTOM} \geq 250 \text{ g}$ a) provoz je podmíněn získáním souhlasu příslušného provozovatele přenosové soustavy, jež se nachází v příslušné zeměpisné zóně, vydávaného podle § 46 odst. 13 zákona č. 458/2000 Sb., energetický zákon. Způsob podání žádosti je uveden na internetových stránkách příslušného provozovatele přenosové soustavy; b) 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; c) nad rámec povinností vyplývajících z nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 musí provozovatel UA nahlásit provozovateli přenosové soustavy veškeré události, které mohou mít přímý vliv na spolehlivost a bezpečnost elektrického vedení.

² Datum a čas letu v zeměpisné zóně, jméno provozovatele UAS, výrobce a modelová řada UAS, telefonický kontakt na osobu odpovědnou za provoz.

³ Tyto podmínky nenahrazují obecné požadavky na provoz v rámci Specifické kategorie.

2) Základní předpoklady letové činnosti v LKR312A a LKR312B, 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).⁴

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;
- 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.

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/>)

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. citace 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 verzi § 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 dle příslušných právních předpisů ochranným pásmem elektrických stanic a vedení distribuční a přenosové soustavy.

Současně s vydáním tohoto OOP dochází k úpravě původního omezeného prostoru LKR10 – UAS. Změna spočívá ve vyjmutí ochranného pásma tras nadzemních inženýrských sítí, která bude dále předmětem tohoto OOP, kterým je publikován nový omezený prostor LKR312A – elektrické stanice a LKR312B – elektrická vedení.

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 schvalovacího procesu provozu bezpilotních letadel v dané zeměpisné zóně, čehož je dosaženo nastavením takových podmínek, které nadále zajistí bezpečný provoz bezpilotních letadel, a to zcela bez vlivu na bezpečnost elektrických stanic a vedení.

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 nebyl na Úřad v zákonné lhůtě od zveřejnění návrhu OOP č.j. 10707-25-701 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. 10707-25-701 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