

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 161 00 PRAHA 6

Č. j. 13313-25-701

Spis zn. 16363-24-701

Název spisu: OOPUAS-0040

V Praze dne 15.08.2025



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 též 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 LKR310 - UAS

Úřad tímto zřizuje omezený prostor LKR310 – UAS, který ve spojení s dalšími níže uvedenými omezenými prostory nahrazuje dosavadní omezený prostor LKR10 – UAS. Omezený prostor LKR310 se vymezuje nad oblastí a v rozsahu uvedeném v bodě 1). Omezený prostor LKR310 přitom stanoví dodatečné podmínky provozu bezpilotních systémů uvedené v bodě 2) a 3).

1) Prostorová, časová a věcná působnost

Prostor je vymezen s platností H24 v rozsahu celého vzdušného prostoru České republiky (FIR LKAA). Prostor byl zřízen s účinností od 31.12.2020 0:00 hod. vyhlášením původního prostoru LKR10 - UAS v celém rozsahu FIR LKAA. Není dotčena stávající struktura vzdušného prostoru ve smyslu § 44 zákona o civilním letectví, nemění se její prvky a klasifikace definované v Letecké informační příručce AIP ČR. Požadavky plynoucí z této stávající struktury vzdušného prostoru se přitom použijí na provoz bezpilotních systémů v rozsahu výslovně uvedeném níže v tomto opatření obecné povahy nebo souvisejících opatřeních obecné povahy, na která se zde odkazuje.

Dodatečné trvalé podmínky pro provoz bezpilotních systémů jsou v České republice stanoveny společně:

- (i) tímto rámcovým opatřením vymezujícím omezený prostor LKR310 – UAS,
- (ii) souborem dalších dílčích opatření obecné povahy, kterými se zřizují omezené prostory (LKR) pro bezpilotní systémy ve smyslu § 44e zákona o civilním letectví a

současně,

- (iii) jednotlivými opatřeními obecné povahy, kterými se zřizují zakázané prostory (LKP) pro bezpilotní systémy ve smyslu § 44e odst. 1 zákona o civilním letectví,
- (iv) opatřeními obecné povahy nebo pokyny ve smyslu § 44 zákona o civilním letectví, a
- (v) zvláštními zákony, pokud je tak v nich výslovně stanoveno.

2) Dodatečné podmínky prostoru

Obecně

Provoz bezpilotního systému v zeměpisných zónách vymezených v souladu s Článkem 15 prováděcího nařízení, je možný pouze za předpokladu splnění některé z těchto dodatečných podmínek:

- (i) V „otevřené“ kategorii provozu bezpilotních systémů po splnění podmínek stanovených konkrétními zeměpisnými zónami; nebo
- (ii) Ve „specifické“ kategorii provozu bezpilotních systémů:
 - a. v případě udělení oprávnění k provozu formou rozhodnutí Úřadu, po splnění v něm výslovně stanovených konkrétních podmínek pro provoz v příslušné zeměpisné zóně. Oprávnění k provozu vydává Úřad podle Článku 12 nebo Článku 16 prováděcího nařízení (dále jen „Oprávnění k provozu“); nebo
 - b. pokud se jedná o provoz v souladu se Standardním scénářem podle Článku 12 prováděcího nařízení, je provoz možný po splnění podmínek stanovených konkrétními zeměpisnými zónami;

Požadavkem na splnění bodů (i) nebo (ii) výše nejsou nijak dotčeny ani nahrazeny ostatní platné požadavky na provoz bezpilotního systému plynoucí z platné právní úpravy.

Dálkově řídicí pilot, případně provozovatel UAS by měl v rámci plánování provozu uvažovat o oblasti potencionálně vystavené riziku, která sahá do horizontální vzdálenosti v poměru nejméně 1:1 od aktuální polohy UA ve smyslu výška:vzdálenost. Tj. pokud se UA pohybuje ve výšce 30 m, oblast potencionálně vystavená riziku sahá do horizontální vzdálenosti 30 m od UA. V této souvislosti je potřeba uvažovat o skutečnosti, že dálkově řídicí pilot má odpovědnost za UAS i v případě, že aktuálně ztratí kontrolu nad letem.

Přechodná ustanovení

- (i) Pro předletovou přípravu dálkově řídicích pilotů UAS v České republice a současně pro účely naplnění požadavku na vyznačení oblasti provozu v digitální mapě slouží mapový nástroj, dostupný na webových stránkách <https://dronemap.gov.cz> ¹.
- (ii) Let či série letů bezpilotních letadel provozovaných ve specifické kategorii na základě Oprávnění k provozu vydaného Úřadem před 30.06.2025 musí být proveden v oblasti provozu, která 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.
- (iii) Bepilotní letadla provozovaná ve specifické kategorii na základě Oprávnění k provozu vydaných Úřadem před 31.12.2023, která zůstávají v účinnosti ke dni nabytí právní moci tohoto opatření, mohou být provozována nadále pouze

¹ V případě nefunkčnosti uvedeného odkazu prosím sledujte internetové stránky Úřadu pro civilní letectví na adrese <https://www.caa.gov.cz>, kde bude zveřejněn alternativní odkaz.

v případě, že při vyhodnocení přilehlé oblasti provozu v souladu s bodem 2.5.3 AMC1 k Článku 11 prováděcího nařízení není tímto AMC stanoven požadavek na aplikaci zlepšeného kontejnmentu. V případě, že požadavek na aplikaci zlepšeného kontejnmentu vznesen je, musí provozovatel tuto skutečnost před dalším dotčeným provozem doložit Úřadu, včetně dodatečného nastavení opatření splňujícího požadavky na zlepšený kontejnment.

Zlepšeným kontejnmentem se pro účely tohoto opatření rozumí naplnění požadavku bodu 2.5.3 (d) AMC1 k Článku 11 prováděcího nařízení, příp. vybavením bezpilotního systému zařízením zkonstruovaným, provozovaným a schváleným v souladu s Means of Compliance with Light-UAS.2511 Containment publikovaným agenturou EASA.

3) Letové činnosti v omezeném prostoru LKR310 - UAS

a) Ochranná pásma

Provoz bezpilotního letadla v ochranných pásmech stanovených příslušnými právními předpisy:

- a. podél nadzemních dopravních staveb s výjimkou ochranného pásma dráhy, jejímž provozovatelem je: Správa železnic, státní organizace; Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.; KŽC Doprava, s.r.o.; PDV RAILWAY a.s.; PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.; SART-stavby a rekonstrukce a.s. a AŽD Praha s.r.o. a dále s výjimkou ochranného pásma silničních dopravních staveb;
- b. podél tras nadzemních inženýrských sítí s výjimkou ochranných pásem elektrických vedení a elektrických stanic;
- c. podél tras nadzemních telekomunikačních sítí;
- d. v okolí objektů důležitých pro obranu státu s výjimkou objektů, v jejichž okolí je zřízena zeměpisná zóna LKR319 – ODOS;

je možný pouze za předpokladu splnění dodatečné podmínky v podobě povolení formou Oprávnění k provozu nebo v otevřené kategorii provozu s předchozím souhlasem příslušného správního orgánu či oprávněné osoby. Provoz bezpilotního letadla nad těmito ochrannými pásmy smí být prováděn pouze způsobem vylučujícím jejich narušení za běžných i mimořádných okolností.

b) Zvláštní druhy pohonu

K provozu bezpilotního letadla nesmí být použit pulzační nebo raketový motor, s výjimkou použití raketového pohonu pouze za účelem provedení vzletu.

Výjimky

Z povinnosti splnit dodatečné podmínky dle ustanovení 2) a 3), odst. a) tohoto opatření 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.

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 pod č. j. 15149-20-701 s platností od 31. 12. 2020 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 kontinuálního a hladkého 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, 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.

Z výše uvedených důvodů bylo dne 30.12.2020 v dohodě Ministerstva dopravy a Úřadu pro civilní letectví vydáno opatření obecné povahy č. j. 15149-20-701 podle § 44 odst. 4 zákona o civilním letectví. Zřízení prostoru LKR10 - UAS bylo předem předloženo k připomínkám zástupcům ODVL SSŘO MO, Letecké amatérské asociace ČR a ŘLP ČR, s. p. v souladu s odst. 1 § 44a zákona o civilním letectví.

Předmětem aktuální změny opatření obecné povahy je:

1. Změna názvu omezeného prostoru. Tato změna reflektuje jak zaváděnou praxi značení dalších typů prostorů, které mají vliv pouze na provoz bezpilotních systémů (tzn. nemají žádný vliv na provoz letadel s pilotem na palubě) a do budoucna ctí v rámci KS ASM potvrzené budoucí uplatňování praxe ve věci odlišení prostorů s vlivem na provoz letadel s pilotem na palubě od prostorů, které mají výhradní vliv na provoz letadel bez pilota na palubě.
2. Úprava rozsahu regulace provozu bezpilotních letadel v ochranných pásmech dráhy, jejímž provozovatelem je Správa železnic, státní organizace; Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.; KŽC Doprava, s.r.o.; PDV RAILWAY a.s.; PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.; SART-stavby a rekonstrukce a.s. a AŽD Praha s.r.o., ochranných pásmech elektrických vedení a elektrických stanic, ochranných pásmech v okolí vodních zdrojů, ochranných pásem silničních dopravních staveb, řízeném okrsku, v letištních provozních zónách (ATZ) neřízených letišť, v okolí registrovaných ploch trvale užívaných pro provoz sportovních létajících zařízení (SLZ), v okolí heliportů (HEL), zakázaných prostorů (LKP), omezených prostorů (LKR), nebezpečných prostorů (LKD), jiným uživatelem dočasně vyhrazených prostorů (TSA), dočasně rezervovaných prostorů (TRA), nad hustě osídlenými prostory, nad zvláště chráněnými územími a v ochranných pásmech objektů důležitých pro obranu státu, jelikož provoz ve výše uvedených zeměpisných zónách je nadále upravován nově vyhlášenými, specifickými omezenými prostory (zeměpisnými zónami) (LKR311A; LKR311B; LKR311C; LKR311D; LKR312A – elektrické stanice, LKR312B – elektrická vedení; LKR313 – vodní zdroje; LKR314A – CTR; LKR314B – CTR; LKR314C – CTR LKPR; LKR314D – CTR LKPR; LKR314E – MCTR; LKR314F – MCTR; LKR315A – ATZ; LKR315B – SLZ; LKR315C – HEL; LKR315D – PIS; LKR316 – HOP; LKR317A; LKR317B; LKR317C; LKR317D, LKR317E; LKR317F; LKR318A – NP; LKR318B – MZCHÚ; LKR318C – CHKO; LKR319 – ODOS; LKR320A a LKR320B).
3. Úprava pojmů „místo provozu“ na „oblast provozu“, která lépe odráží definiční vymezení aplikované v příslušných AMC a GM.
4. Do vymezení pojmu „Povolení SPECIFIC“ bylo přidáno Oprávnění k provozu vydané v souladu s Článkem 16 prováděcího nařízení. Jedná se o opravu chyby, kdy daný typ oprávnění nebyl chybně uveden již v předchozí verzi dokumentu.
5. Celkově revidovaná formulace jednotlivých ustanovení a jejich uspořádání.

Příslušný návrh opatření obecné povahy byl předem předložen k připomínkám zástupcům ODVL SSŘO MO a Letecké amatérské asociace ČR v souladu s odst. 2 § 44e zákona o civilním letectví.

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. 10703-25-701 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: Dálkově řídící pilot, případně provozovatel UAS by měl v rámci plánování provozu uvažovat o oblasti vystavené riziku, která sahá do horizontální vzdálenosti nejméně 1:1 od aktuální polohy UA. Tj. pokud se UA pohybuje ve výšce 30 m, oblast vystavená riziku sahá do horizontální vzdálenosti 30 m od UA. V této souvislosti je potřeba uvažovat o skutečnosti, že dálkově řídící pilot má odpovědnost za UAS i v případě, že aktuálně ztratí kontrolu nad letem. Připomínka/komentář: "Oblast vystavená riziku" není definována a z uvedené textace neplyne, vůči jakým "objektům" je zajišťována ochrana ve smyslu "pravidla 1:1". Není ani zřejmé, proč by měl být aplikován takový poměr pro všechny druhy bezpilotních letadel, bez využití např. od EASA uvažovaného principu balistické křivky nebo - při letu v souladu se standardním scénářem - s využitím pevně daných větších poměrů až 5:1 ve prospěch UA provozu v nízkorychlostním režimu. Návrh úpravy: Dálkově řídící pilot, případně provozovatel UAS by měl v rámci plánování provozu uvažovat o oblasti potenciálně vystavené riziku, která od nezúčastněných osob sahá do horizontální vzdálenosti v poměru nejméně 1:1 od aktuální polohy UA ve smyslu výška:vzdálenost. Tj. pokud se UA pohybuje ve výšce 30 m, oblast potenciálně vystavená riziku sahá do horizontální vzdálenosti 30 m od UA. V této souvislosti je potřeba uvažovat o skutečnosti, že dálkově řídící pilot má odpovědnost za UAS i v případě, že aktuálně ztratí kontrolu nad letem.*"

Vyjádření: Připomínka byla přijata. Účelem uvedeného ustanovení je zejména poskytnutí informace dálkově řídícím pilotům a provozovatelům, na jejímž základě si budou schopni lépe uvědomit rozsah oblastí, které mohou být provozem, byť i neúmyslně, přímo dotčeny.

- „*Stávající text: Z povinnosti splnit dodatečné podmínky dle ustanovení 3), odst. a) tohoto opatření jsou trvale vyjmuta vojenská bezpilotní letadla ČR a vojenská bezpilotní letadla členského státu EU/NATO. Připomínka/komentář: Stávající začlenění odstavce s výjimkami odkazujícími až na následující ustanovení bodu 3) Letové činnosti v omezeném prostoru LKR310 - UAS se jeví jako nelogické. Návrh úpravy: Přesun odstavce na konec třetího ustanovení.*"

Vyjádření: Připomínka byla přijata v souladu s odůvodněním připomínky.

- „*Stávající text: Celé ustanovení 3) Připomínka/komentář: Zařazení stávajících odstavců a) Ochranná pásma a b) Zvláštní druhy pohonu do samostatné sekce bez obsahové souvislosti se jeví být nadbytečné. Návrh úpravy: Začlenit do stávajícího ustanovení 2) Dodatečné podmínky provozu a zrušení ustanovení 3)"*

Vyjádření: Připomínka nebyla přijata. Navrhovaná změna by měla pouze minimální vliv na věcnou správnost a přehlednost finálního znění opatření obecné povahy, avšak současně by vedla ke zvýšení rizika vzniku chyb a to i v dalších navazujících opatřeních obecné povahy, z důvodu nutnosti celkového přečíslování významné části textu.

A dále byly mimo postup v souladu s § 172 odst. 4 správního řádu obdrženy připomínky Letecké služby Policie ČR, které byly zaevidovány Úřadem pod č.j. 12615-25-701, doručené na Úřad dne 02.07.2025. Tyto připomínky byly vztaheny ke znění NOOP, které předcházelo zveřejněné verzi a to konkrétně ke zněním ze dnů 11.06.2025 a 24.06.2025. Připomínky jsou podány ve věcech provázání účinnosti opatření s plnou funkcí Digitální mapy, zachování koordinovaného systému individuálních výjimek pro provoz složek státu, zajištění jednotného a odborného přístupu při správě agendy oprávnění ke vstupu do jednotlivých typů zeměpisných zón a zachování současného tvaru prostoru ochrany řízených letišť do dosažení

shody v rámci pracovní skupiny C-UAS LKPR.

Vyjádření: K připomínkám Letecké služby Policie České republiky byla s Leteckou službou Policie České republiky, Ministerstvem dopravy a Ministerstvem obrany vedena věcná a konstruktivní diskuze, v jejímž rámci byly podrobně projednány všechny vznesené okruhy. V průběhu jednání byla nalezena shoda na klíčových principech a postupech, které umožní sladění záměrů navrhovaných opatření s potřebami a požadavky jednotlivých složek. Úřad pro civilní letectví bude i nadále koordinovat další kroky s Leteckou službou Policie ČR a ostatními členy meziresortní komise pro bezpilotní systémy s cílem zajistit jednotný, odborný a prakticky proveditelný přístup k územní ochraně a provozu bezpilotních systémů.

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. 10703-25-701 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).



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

Vyvěšeno dne: 17.08.2025