



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní
Ústav letecké dopravy

Dopad nelegální letecké dopravy na ekonomiku ČR
Impact of Illegal Air Transport on Czech Economy

Diplomová práce

Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojích

Studijní obor: Provoz a řízení letecké dopravy

Vedoucí práce: Ing. Anna Polánecká, Ph.D., MBA

doc. Ing. Jakub Hospodka, Ph.D.

Bc. Daria Panova

Praha 2022



K621.....Ústav letecké dopravy

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Daria Panova

Studijní program (obor/specializace) studenta:

navazující magisterský – PL – Provoz a řízení letecké dopravy

Název tématu (česky): **Dopad nelegální letecké dopravy na ekonomiku ČR**

Název tématu (anglicky): Impact of Illegal Air Transport on Czech Economy

Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte následujícími pokyny:

- Cílem práce je navrhnout metodu odhadu ekonomického dopadu ilegální obchodní letecké dopravy na ekonomiku České republiky a identifikovat metody zjišťování a omezování dopadu této činnosti.
- Popište problematiku nelegální letecké dopravy a identifikujte oblasti, ve kterých může mít dopad na ekonomiku státu.
- Analyzujte současnou situaci v letecké dopravě v ČR, její potenciál a možnosti regulace na základě platných právních norem.
- Navrhněte metody zjišťování ekonomického rozsahu nelegální letecké dopravy na základě dat o provozu.
- Vytvořte metodu stanovení odhadu ekonomických dopadů nelegální dopravy v prostředí ČR.
- Vypočtěte odhadované ztráty z nelegální letecké dopravy na straně státu a navrhněte nástroje ke snížení ztrát.



- Rozsah grafických prací: dle pokynů vedoucího diplomové práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Evropská rada a Parlamentu, Nařízení (EU) 2018/1139
HOLLOWAY, S. Straight and level. Ashgate Publishing Company, 2008
TOUŠEK, R. Management dopravy. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 2009

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Anna Polánecká, Ph.D., MBA**
doc. Ing. Jakub Hospodka, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce: **16. července 2021**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce: **30. listopadu 2022**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

doc. Ing. Jakub Kraus, Ph.D.
vedoucí Ústavu letecké dopravy



prof. Ing. Ondřej Příbyl, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.

Bc. Dana Panova
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 17. května 2022



Abstrakt

Předmětem diplomové práce „Dopad nelegální letecké dopravy na ekonomiku ČR“ je rozbor problematiky nelegální letecké dopravy v České republice a stanovení jejího vlivu na ekonomiku státu. Součástí práce je rovněž provedení analýzy současné situace v letecké dopravě. Jednotlivé kapitoly se také věnují popisu finančních výnosů u jednotlivých typu provozu, včetně provozních nákladů a marže. Dále na základě analýzy současného daňového systému České republiky a stanovených provozních nákladu se vypočítává ekonomický dopad z nelegální činnosti. Na základě analýzy dat zveřejněných FAA se stanoví charakteristiky podezřelého chování, které pak se aplikují na český trh letecké dopravy prostřednictvím modelování na základě dat z Leteckého rejstříku. Výsledkem modelování je seznam charakteristik podezřelého chování, který posloužil jako první metoda odhalení. Druhá metoda představuje analýzu dat, které budou získány na základě možné spolupráci ÚCL ČR a Celní správy. Závěr tyto diplomové práce představuje návrh nástroje ke snížení dopadu nelegální činnosti na stát, kde pomocí navržených metod zjišťování se navrhuje nástroj ke snížení ekonomického dopadu, evidenci a zjištění nelegálních případů.

Klíčová slova: nelegální provoz, obchodní provoz, ekonomický dopad, daně, provozní náklady



Abstract

The subject of the diploma thesis "Impact of illegal air transport on the economy of the Czech Republic" is an analysis of the problem of illegal air transport in the Czech Republic and determination of its influence on the economy of the state. The work also includes an analysis of the current situation of air transport. Individual chapters are also devoted to the description of financial returns for individual types of operation, including operating costs and margin. Furthermore, based on the analysis of the current tax system of the Czech Republic and the determined operating costs, the economic impact of illegal activity is calculated. Based on the analysis of data published by the FAA, the characteristics of suspicious behavior are determined, which are then applied to the Czech air transport market through modeling based on data from the Aviation Register. The result of modeling is a list of characteristics of suspicious behavior, which served as the first method of detection. The second method represents the analysis of data that will be obtained based on the possible cooperation of the ÚCL CR and the Customs Administration. The conclusion of this diploma thesis is the proposal of a tool to reduce the impact of illegal activity on the state, where with the help of the proposed detection methods, a tool is proposed to reduce the economic impact, record and detect illegal cases.

Keywords: illegal operation, commercial operation, economic impact, taxes, operating costs



Poděkování

Tímto bych chtěla poděkovat své vedoucí za poskytování odborného vedení, konzultace a užitečné rady, kterou byla paní Ing. Anna Polánecká, Ph.D., MBA. Zároveň bych rada poděkovala za podporu svým rodičům a kamarádům.

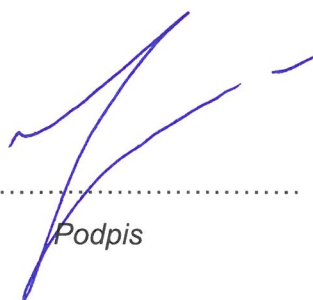


Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci s názvem Dopad nelegální letecké dopravy na ekonomiku ČR vypracovala samostatně a použila k tomu úplný výčet citací použitých pramenů, které uvádím v seznamu přiloženém k diplomové práci.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu §60 Zákona č.121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

Praze dne 30. listopadu 2022



Podpis



Obsah

Úvod	13
1. Problematika nelegální letecké dopravy	14
1.1 Letecký provoz.....	14
1.2 Obecné požadavky – Nařízení (EU) č. 965/2012	15
1.3 Obchodní letecká doprava.....	16
1.4 Neobchodní provoz.....	20
1.5 Zvláštní provoz	21
1.6 Analýza legislativy	22
1.6.1 Výsledky analýzy legislativy	27
2. Analýza problematiky nelegálního provozu.....	28
2.1 Motivace k nelegálnímu provozu	28
2.2 Typy nelegálního provozu.....	28
2.3 Problematika nelegálního provozu	29
2.4 Přístup CAA UK a FAA.....	30
2.4.1 Analýza přístupu CAA UK.....	30
2.4.2 Analýza přístupu FAA	30
2.4.3 Analýza případů nelegálního provozu zveřejněných FAA	30
2.4.4 Výsledky analýzy.....	32
3. Analýza současné situace v letecké dopravě.....	35
3.1 Popis současné situace v ČR	35
3.2 Modelování scénářů	35
3.3 Popis scénářů.....	38
4. Identifikace dopadu nelegálního provozu na ekonomiku státu	40
4.1 Analýza daně.....	40
4.1.1 Daň z přidané hodnoty	40
4.1.2 Spotřební daň.....	43
4.1.3 Daň z příjmu	45
4.1.4 Zdravotní pojištění.....	46
4.1.5 Sociální pojištění.....	47
4.2 Analýza nákladů	48
4.2.1 Provozní náklady obchodního dopravce.....	48
4.2.2 Provozní náklady neobchodního a zvláštního dopravce.....	51
5. Popis finančních výnosů	52
5.1 Finanční výnosy obchodního dopravce	52
5.2 Finanční výnosy neobchodního a zvláštního dopravce.....	54
5.3 Finanční výnosy při nelegálním provozu	56
5.3.1 Provozní náklady neobchodního a zvláštního dopravce.....	58
6. Stanovení odhadu ekonomického dopadu nelegální dopravy na stát	59
6.1 Popis daně vznikající při provozu letadla	59
6.2 Výpočet daně.....	59



6.2.1	Výpočet daně při obchodním provozu	60
6.2.2	Výpočet daně při nelegálním provozu.....	65
7.	Návrh metod zjišťování nelegální letecké dopravy	69
7.1	První metoda – „Filtrování na základě charakteristik, odpovídacích podezřelému chování“	69
7.1.1	Vstupní data	69
7.2	Druhá metoda – „Analýza dat“	70
7.2.1	Celní správa – data	70
7.2.2	Úřad pro civilní letectví – data.....	71
7.2.3	Návrh metody.....	72
8.	Návrh nástroje ke snížení ztrát státu z nelegální činnosti	74
8.1	Popis nástroje	74
8.2	Aplikace nástroje – modelování	74
8.3	Diskuze	77
	Závěr.....	78
	Seznam použité literatury.....	80
	Seznam příloh.....	86



Seznam obrázků

Obrázek 1: Schématický popis možné spolupráce	72
Obrázek 2: Vzor společné databázi – oblast zodpovědnosti ÚCL ČR	75
Obrázek 3: Vzor společné databázi – oblast zodpovědnosti Celní správy	76
Obrázek 4: Vzor společné databázi – obsah celkem	76



Seznam tabulek

Tabulka 1: Analýza požadavků na provoz	22
Tabulka 2: Analýza požadavků na personál	24
Tabulka 3: Výsledky filtrace podle zadaných charakteristik	28
Tabulka 4: Scénáři možných případů nelegální činnosti Ошибка! определена.	Закладка не
Tabulka 5: Daň z přidané hodnoty u jednotlivých druhů provozu	42
Tabulka 6: Charakteristiky letadla	59
Tabulka 7: Charakteristiky poptaného letu - obchodní provozovatel	60
Tabulka 8: Provozní náklady obchodního dopravce	63
Tabulka 9: Charakteristiky poptaného letu - nelegální provozovatel	65
Tabulka 10: Provozní náklady - nelegální provozovatel	66
Tabulka 11: Porovnání výsledků vypočtu daně	68



Seznam zkratek

ÚCL ČR		Úřad pro civilní letectví České republiky
ČR		Česká republika
ICAO	International Civil Aviation Organization	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
ÚMCL		Úmluva o mezinárodním civilním letectví
SARPs	Standards and Recommended Practices	Standardy a Doporučený postup
EU	European Union	Evropská unie
EASA	European Union Aviation Safety Agency	Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví
CAT	Commercial Air Transport	Obchodní letecká doprava
AOC	Air Operator Certificate	Osvědčení leteckého provozovatele
CAME	Continuing Airworthiness Management Exposition	Výklad řízení zachování letové způsobilosti
SMS	Security Management System	Systém řízení bezpečnosti
CMS	Compliance Monitoring System	Systém sledování shody
SPA	Operations Requiring Specific Approvals	Provoz vyžadující zvláštní oprávnění
NCC	Non-commercial operations with complex motor-powered aircraft	Neobchodní provoz prováděný složitým motorovým letadlem
NCO	Non commercial operations with other than complex motor powered aircraft	Neobchodní provoz prováděný jiným než složitým motorovým letadlem
SPO	Specialized Operations	Zvláštní provoz
AMC	Acceptable Means of Compliance	Přijatelné způsoby průkazu
CAMO	Continuing airworthiness management organization	Organizace k řízení zachování letové způsobilosti
CAO	Combined Airworthiness Organization	Organizace letové způsobilosti s kombinovanými právy



FTE	Full Time Equivalent	Forma pracovního úvazku
VFR	Visual Flight Rules	Let za viditelnosti
FSTD	Flight Simulation Training Devices	Letový výcvik pomocí letové simulace
CRM	Customer relationship management	Řízení vztahů se zákazníky
EBT	Evidence-Based Training	Školení založené na důkazech
CAA UK	Civil Aviation Authority United Kingdom	Úřad pro civilní letectví Velké Británie
FAA	Federal Aviation Administration	Federální letecká správa
BHA	British Helicopter Association	Britská asociace vrtulníků
USA	United States	Spojené státy americké
NATA	National Air Transportation Association	Národní letecká asociace
ATO	Approved Training Organization	Schválená výcviková organizace
DTO	Declared Training Organization	Ohlášená organizace pro výcvik
AFM	Aircraft Flight Manual	Letová příručka
OSVČ		Osoba samostatně výdělečně činná
OBZP		Osoba bez zdanitelného příjmu
ZPČ		Zvláštní práva čerpaní
MVH		Vzletová hmotnost
PAX	Passengers	Platící cestující
IČO		Identifikační číslo organizace
TLB		System technického deníku letadla
CRS	Certificate of Release to Service	Certifikát o uvolnění letadla do provozu



Úvod

Tato diplomová práce se věnuje problematice nelegální letecké dopravy. Pod tímto termínem rozumíme lety neoprávněných provozovatelů nebo obchodních dopravců, které překročí limity vydané provozní specifikace. Provozní limity a požadavky na provoz jsou stanoveny nařízením (EU) č. 965/2012, na jehož základě vypracujeme rozhodovací algoritmus možných scénářů nelegálního provozu.

Jedním z hlavních problémů nelegálního provozu je neznámý ekonomický dopad z této činnosti na stát. Proto na základě analýz současného daňového systému České republiky a provozních nákladů, vznikajících u jednotlivých druhů provozu, budeme schopni navrhnout metodu odhadu ekonomického dopadu nelegální letecké dopravy na ekonomiku státu.

Nelegální provoz je ze své podstaty těžce odhalitelný. Proces odhalení probíhá na Úřadě pro civilní letectví České republiky a většinou probíhá na základě anonymních hlášení nebo namátkových kontrol na odbavovací ploše. Vzhledem k rostoucímu množství provozovatelů provedení kontrol na odbavovací ploše vyžaduje navýšení množství zaměstnanců a s tím je spojen výskyt větších finančních nákladů. Toto by se dalo vyřešit navržením nástroje určeného k zjištění nelegální činnosti na základě vstupních dat o provozu. Nástroj představuje souhrn navržených metod zjištění nelegálního provozu vyplývající z platné evropské a národní legislativy, kde na základě potenciální spolupráce ÚCL ČR a dalších státních orgánů, lze navrhnout zjednodušený proces odhalení, omezení a evidence nelegální činnosti.

Souhrnem výše zmíněného lze stanovit cíle diplomové práce, kterými jsou navrhnout metody odhadu ekonomického dopadu nelegální činnosti na českou ekonomiku a stanovit metody zjišťování a omezování dopadu této činnosti.

Práce bude rozdělena do osmi částí. První dvě části se věnují teoretickému popisu problematiky nelegálního provozu a zkušenostem jiných zemí s touto činností. Třetí část představuje analýzu nelegálního provozu v tuzemsku. Čtvrtá a pátá část řeší ekonomickou stránku této diplomové práce, dopad pak je vypočítán v šesté části a sedmá část se věnuje stanovení metod zjištění nelegální činnosti. Kapitola číslo osm představuje návrh nástroje ke snížení ztráty z nelegální činnosti, který poslouží k odhalení a evidence nelegálních případů.



1. Problematika nelegální letecké dopravy

Následující kapitola je zaměřená na vytvoření podkladu pro zpracování praktické části. Jsou zde popsány jednotlivé pojmy spojené s obchodní leteckou dopravou, platná legislativa a regulace této činnosti v ČR.

1.1 Letecký provoz

Letecká doprava má mezinárodní charakter. Již v jejích počátcích vznikla nutnost mezinárodní standardizace pravidel snadno aplikovatelných pro většinu států. Na celosvětové úrovni pomáhá koordinovat civilní letectví a stanoví minimální požadavky Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Organizace byla ustavena poté, co vstoupila v platnost Úmluva o mezinárodním civilním letectví (ÚMCL), která právně upravuje letectví, a jejíž hlavním cílem je harmonizovat technické a provozní aspekty letectví. Pravidla stanovená ÚMCL se vztahují pouze na civilní letadla, nikoli na letadla státní, resp. vojenskou, policejní nebo celní službu. Konkrétní zásady a principy letectví jsou publikovány v celkem 19 přílohách ÚMCL (Annexes) a představují soubor mezinárodních standardů a doporučených postupů (Standards¹ and Recommended Practices² - SARPs), které se od sebe liší stupněm své závaznosti. Předpisy ICAO se vztahují na všechny oblasti letectví: licencování, pravidla létání, letová způsobilost atd. [1] Česká republika je zakládajícím členem ICAO, a tudíž má povinnost dodržovat předpisy ICAO. Výše zmíněných 19 Annexů je v ČR publikováno jako předpisy řady L.

Vytvořením Evropské unie vznikla nutnost vnitřní regulace leteckého provozu pro signatářské státy, aby byla všem cestujícím a na všech leteckých spojích v Unii zajištěna jednotná vysoká úroveň bezpečnosti, vnitrostátní pravidla ustoupila společné regulaci na úrovni EU. Současně byla tato vnitrostátní pravidla a orgány pro dobrovolnou spolupráci nahrazena společným mechanismem na úrovni EU, jimiž jsou Evropská komise a Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA). Tyto společné orgány svou činností propojují vnitrostátní orgány každého členského státu a společně sledují uplatňování předpisů v rámci příslušné oblasti působnosti.

¹ Standard (Standard) – specifikace jakékoliv vlastnosti, jejíž uplatňování je nezbytné pro bezpečnost nebo pravidelnost leteckého provozu. [1]

² Doporučený postup (Recommended practice) – specifikace jakékoliv vlastnosti, jejíž uplatňování je žádoucí a v zájmu pro bezpečnost, pravidelnost a efektivnost leteckého provozu. [1]



EASA je zodpovědná zejména za regulační předpisy, které pak tvoří návrh legislativních aktů předkládaných komisi. Společná pravidla v oblasti civilního letectví vycházejí z norem a doporučení ICAO, ale často jsou přesnější.

V současné době se společnými pravidly řídí letová způsobilost, letový provoz, odborná příprava personálu atd. Všechna tato pravidla jsou závazná jak pro personál a organizace, které projektují, staví a používají letouny a jejich součástky, tak i pro samotné letouny včetně jejich součástí. Pravidla se také vztahují i na dopravce z třetích zemí, pokud působí v Evropské Unii. [2]

Vzhledem k tomu, že je Česká republika členským státem Evropské unie, má povinnost přejímat do svého právního systému řadu unijních norem. Problematiku letecké dopravy na národní úrovni v České republice řeší Zákon 49/1997 Sb. o civilním letectví. Mimo jiné se tímto zákonem řídí Úřad pro civilní letectví a Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod. Tento zákon zároveň navazuje na příslušné předpisy Evropské unie. [3]

1.2 Obecné požadavky – Nařízení (EU) č. 965/2012

Nařízení (EU) č. 965/2012 stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu. Tato nařízení stanoví požadavky, kterými se musí řídit provozovatelé provádějící:

- obchodní leteckou dopravu (CAT);
- zvláštní obchodní provoz, včetně určitého vysoce rizikového zvláštního obchodního provozu, kterým je jakýkoli zvláštní obchodní provoz letadla, kde v případě nouzové situace existuje riziko ohrožení třetích stran na zemi;
- neobchodní provoz se složitými motorovými letadly;
- neobchodní provoz s jinými než složitými motorovými letadly³;
- zvláštní neobchodní provoz se složitými motorovými letadly. [2]

Dále stanoví podrobná pravidla související s podmínkami s vydáním, zachováním, změnou, omezením, pozastavením a zrušením osvědčení provozovateli letadel:

- zapsaných v rejstříku členského státu,
- zapsaných v rejstříku třetí země, v případě provozovatele se sídlem nebo hlavním místem podnikání na území smluvního státu. [2]

³ Požadavky na organizace v oblasti letového provozu dané nařízením (EU) č. 965/2012 na tento typ provozu se nevztahují. [2]



Příloha III nařízení (EU) č. 965/2012 obsahuje obecné požadavky na letecký provoz. Oddíl 2 této přílohy stanoví požadavky na systém řízení, dle nichž je provozovatel povinen vytvořit, zavést a spravovat systém řízení zahrnující:

- povinnosti a sféry odpovědnosti,
- přístup v oblasti bezpečnosti a bezpečnostní politiku,
- bezpečnostní rizika spojená s činností provozovatele,
- výcvik a způsobilost personálů,
- dokumentaci klíčových procesů systému řízení,
- funkce zajišťující soulad provozovatele s nařízením. [2]

Dále stanoví smluvní činnost, požadavky na provozní prostory a personál. U posledního je provozovatel⁴ povinen jmenovat:

- odpovědného věducího pracovníka, který je pravomocný k zajištění, aby veškeré činnosti mohly být financovány a prováděny v souladu příslušnými požadavky,
- osobu nebo skupinu osob zodpovědných za zajištění souladu provozovatele s příslušnými požadavky,
- dostatečný počet kvalifikovaných zaměstnanců. [2]

Provozovatel je povinen vést řádné záznamy o praxi, kvalifikaci a výcviku zaměstnanců a také zajistit, aby veškerý personál byl seznámen s pravidly a postupy, které se týkají plnění jejich úkolů. [2]

1.3 Obchodní letecká doprava

Zákon o civilním letectví definuje obchodní leteckou dopravu jako dopravu osob nebo jiného nákladu letadlem za úplat. [3] K provozování obchodní letecké dopravy je potřeba získat Osvědčení leteckého dopravce (dále AOC) a Oprávnění organizace pro řízení zachování letové způsobilosti (dále jen CAMO). [2]

Všeobecně v České republice platí, že budoucí provozovatel musí požádat Úřad pro civilní letectví České republiky (dále ÚCL ČR) o vydání AOC na základě vyhovění požadavkům Přílohy III (Část – ORO), Přílohy IV (Část – CAT) a Přílohy V (Část – SPA) k nařízení (EU) č. 965/2012 v platném znění. [4]

⁴ Vyjma NCO



Pro získání AOC by měl provozovatel prokázat příslušnému úřadu, že:

- splňuje požadavky nařízení (EU) č. 965/2012 a přílohy I (část 26) nařízení (EU) 2015/240;
- veškerá provozovaná letadla mají osvědčení letové způsobilosti v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012;
- organizace a řízení vyhovují a jsou přizpůsobené rozsahu a oblasti působení. [2]

Při podání oficiální žádosti o vydání AOC musí žadatel uvést:

- úřední a obchodní název, trvalé sídlo a poštovní adresu,
- popis navrhovaného provozu, včetně typu(ů), počtu a vybavení provozovaných letadel,
- popis systému řízení, včetně organizační struktury,
- odpovědné vedoucí,
- jména osob, společně s jejich kvalifikací a praxí, jimiž pak jsou: osoba odpovědná za letový provoz, osoba odpovědná za výcvik posádek, osoba odpovědná za pozemní provoz, osoba odpovědná za řízení organizace pro zachování letové způsobilosti,
- prohlášení, že veškerá dokumentace zaslaná ÚCL ČR byla ověřená a je v souladu s příslušnými požadavky. [2] [4]

K žádosti o vydání AOC musí být přiložená Provozní příručka Části A/B/C/D, jejíž obsah je pevně stanoven. Pro členění provozní příručky, s výjimkou té na lety podle pravidel VFR ve dne, který začíná a končí na stejném letišti/ místě, platí:

- část A: Obecná/ základní ustanovení – všechny provozní zásady, pokyny a postupy, které nejsou vázány na typ letadla,
- část B: Provoz letadla – všechny pokyny a postupy, které se vztahují na typ letadla a zohledňují rozdíly mezi jednotlivými letadly používanými provozovatelem,
- část C: Provoz v obchodní letecké dopravě – pokyny a informace potřebné pro příslušnou činnost a letiště/ provozní místa,
- část D: Výcvik – veškeré pokyny týkající se výcviku personálu. [2] [4]

Nedílnou součástí předložené provozní příručky je vyplněný seznam kontrolních úkolů, které jsou určeny k implementaci jednotlivých požadavků nařízení (EU) č. 965/2012. V rámci



prvotního osvědčování budoucího provozovatele ÚCL ČR provádí posuzování, zdali je obsah předložené provozní příručky v souladu s platnými požadavky. [4]

Dále k žádosti musí být přiložené žádost o oprávnění k řízení zachování letové způsobilosti a dokumenty, které se týkají řízení zachování letové způsobilosti, kterými jsou:

- výklad řízení zachování letové způsobilosti (CAME),
- program údržby letadel provozovatele,
- technický deník letadla,
- technické specifikace smluv o provedení údržby mezi provozovatelem a organizací oprávněnou k údržbě podle Části – 145 (pokud organizace není držitelem oprávnění k údržbě). [4]

Další důležitou podmínkou pro vydání AOC je implementace systému řízení bezpečnosti (SMS) a systému sledování shody (CMS). Provozovatel musí vytvořit, zavést a spravovat systém řízení, který obsahuje:

- stanovené povinnosti a sféry odpovědnosti za bezpečnost,
- popis celkových přístupů a principů provozovatele v oblasti bezpečnosti,
- určení rizik, ohrožujících bezpečnost činnosti provozovatele,
- informace k výcviku a způsobilosti personálu,
- dokumentaci klíčových procesů systému řízení,
- zajištění sledování souladu s příslušnými požadavky, včetně systému zpětné vazby [4]

V případě vysoce rizikového zvláštního obchodního provozu, je provozovatel povinen poskytnout úřadu následující informace:

- úřední a obchodní název, sídlo a poštovní adresu žadatele,
- popis systému řízení, včetně organizační struktury,
- popis navrhovaného provozu, včetně typu (typů) a počtu provozovaných letadel,
- dokumenty týkající se posouzení rizik a související standardní provozní postupy,
- prohlášení, že veškerá dokumentace zaslaná ÚCL ČR byla ověřená a je v souladu s příslušnými požadavky. [2]

Posouzení rizik probíhá před zahájením provozu a platí, že provozovatel posoudí složitost zamyšlené činnosti s cílem stanovit možnosti ohrožení a s nimi spojená rizika a zavést



potřebná opatření. Dále, na základě posouzení rizik, provozovatel stanoví standardní provozní postupy, které musí odpovídat specializované činnosti a používanému letadlu. [2]

Pro zachování platnosti povolení ke zvláštnímu provozu, je provozovatel povinen provádět činnosti v mezích své působnosti a v souladu s požadavky vymezenými v povolení. [2]

Dále následuje proces ověřování, zde proběhne:

- vyhodnocení systému řízení a procesů, včetně organizace a systému provozního řízení,
- posouzení Provozní příručky a další dokumentace,
- provedení auditu⁵ v organizaci budoucího provozovatele. [4]

Audit v organizaci bude převážně zaměřen na podrobné prověření struktury řízení, včetně jmen, kvalifikace a způsobilosti personálu s ohledem na předpokládaný rozsah, složitost a povahu provozu. Dále auditu podléhá i systém řízení bezpečnosti se zaměřením na řízení bezpečnostního rizika a funkci sledování shody, zařízení a vybavení, dokumentaci a kontrolu provozního řízení každého jednotlivého letu. Zde se klade důraz zejména na systém plánování letu, přípravy požadované dokumentace k letu a systém plánování posádek. Během auditu bude také provedena kontrola vybavení jednotlivého letadla před uskutečněním letu za podmínek AOC a to prostřednictvím předváděcího letu. [4]

V případě úspěšného dokončení ověřovacího procesu a ÚCL ČR dojde k závěru, že budoucí provozovatel splňuje výše uvedené požadavky vydá ÚCL ČR žadateli AOC a Provozní specifikaci. Samotné AOC a s ním spojené provozní specifikace definují provoz, pro který je provozovatel oprávněn, včetně zvláštních oprávnění či schválení, podmínek a omezení. Veškeré změny, které ovlivňují oblast působnosti nebo provozní specifikace, a také kterýkoli prvek systému řízení provozovatele, vyžadují předchozí schválení příslušného úřadu. [4]

AOC se vydává na neomezenou dobu, avšak držitel AOC musí průběžně prokazovat, že plní uspokojivě všechny nezbytné podmínky, za nichž mu AOC bylo vydáno. Provozovatel je povinen umožnit kdykoliv přístup představitelům ÚCL ČR do veškerých provozních prostor a

⁵ Provedení auditu v organizace budoucího provozovatele může být na základě shody Provozní příručky s prováděcími požadavky a pravidly.[4]



letadel, včetně dokumentace, k záznamům, údajům, postupům a dalším materiálům týkajících se činnosti, na niž se vztahuje osvědčení. [2] [4]

1.4 Neobchodní provoz

Jak již bylo zmíněno výše, nařízení (EU) č. 965/2012 se vztahuje jak na neobchodní provoz složitých motorových letadel (NCC), tak i na jiná než složitá motorová letadla (NCO), vyjma požadavky na organizace. [2]

V případě neobchodního provozu u složitých motorových letounů⁶ (dále jen NCO) a vrtulníků k prokázání své způsobilosti k provozu provozovatel musí plnit požadavky uvedené v přílohách III a VI nařízení (EU) č. 965/2012. Pro provozování neobchodní letecké dopravy, je budoucí provozovatel povinen podat prohlášení o způsobilosti a dostupnosti prostředků k plnění povinnosti spojených s provozem. [2]

Příloha III stanoví požadavky na organizace v oblasti letového provozu, dle nichž je provozovatel povinen zajistit:

- aby každý let byl prováděn v souladu s ustanoveními provozní příručky,
- vytvoření a správu systému provozního řízení,
- vybavení letadel a posádky v souladu s požadavky danými pro oblast a druh provozu,
- kvalifikované školení pro pozemní a letový personál, aby mohli prokázat své schopnosti při plnění povinnosti,
- zavedení postupů a pokynů pro bezpečný provoz, včetně stanovení odpovědnosti a povinnosti pozemního personálu a členů posádky,
- zavedení kontrolního seznamu pro jednotlivé typy letadel,
- zavedení programu hlášení událostí a incidentů,
- vytvoření a správu systému řízení. [2]

⁶ Evropská legislativa definuje složitá motorová letadla jako letoun s maximální certifikovanou vzletovou hmotností vyšší než 5700 kg nebo s osvědčením pro maximální počet sedadel pro cestující vyšší než 19 nebo pro provoz s posádkou složenou nejméně ze 2 pilotů nebo vybavené proudovým (ými) motorem (y) nebo více než jedním turbovrtulovým motorem [2]



Pro neobchodní provoz s jinými než složitými motorovými letadly platí příloha VII Nařízení (EU) č. 965/2012. Do této kategorie patří seznamovací, akrobatické a kontrolní lety po údržbě. V případě výsadkových letů, vlečení kluzáků nebo akrobatické lety prováděné pro výcvik nebo organizace vytvořené za účelem propagace sportovního či rekreačního létání, platí podmínka, že letadlo musí být provozováno na základě vlastnictví nebo nájmu/ pronájmu bez posádky, a že lety, kterých se zúčastní osoby, které nejsou členy organizace, představují pouze okrajovou činnost organizace. Let nesmí vytvářet zisk vyplacený mimo organizaci. [2]

1.5 Zvláštní provoz

Zvláštním provozem (dále jen SPO) dle nařízení (EU) č. 965/2012 je jakýkoliv jiný provoz než provoz v obchodní letecké dopravě, kde je letadlo použito pro zvláštní činnost, například snímkování, zemědělství, výstavba, kontrolní lety po údržbě apod. Seznam činností lze nalézt v AMC1 SPO.GEN.005. [2]

Pokud jde o zvláštní provoz, kde je letadlo použito pro zvláštní činnost, patří sem zemědělství, výstavba, snímkování, průzkum, pozorování a hlídkování, letecká reklama nebo kontrolní lety po údržbě, musí splňovat v tomto případě ustanovení přílohy VII (Část NCO). Pro lety soutěžní nebo letecká veřejná vystoupení platí, že odměna nebo jiná proti odměna nesmí být vyšší než náhrada přímých nákladů a přiměřeného příspěvku⁷ na úhradu ročních nákladů a ceně. [2]

V případě zvláštního obchodního provozu pro provozovatele platí povinnost:

- před zahájením činnosti poskytnout příslušnému úřadu veškeré informace prostřednictvím dodatku I,
- oznámit úřadu seznam alternativních způsobů průkazu,
- zachovat soulad s příslušnými požadavky nařízení a informacemi uvedenými v dodatku I,
- případné změny nahlásit příslušnému úřadu v prohlášení nebo prostřednictvím dodatku I,
- informovat úřad o ukončení provozu,
- zajistit vypracování příruček a další požadované dokumentace,
- distribuovat provozní pokyny a jiné neprodlené informace. [2]

⁷ Hodnotu přiměřeného příspěvku stanoví finanční úřad.



Dále stejně jak pro provozovatele obchodní letecké dopravy, tak i pro provozovatele zvláštního obchodního provozu platí povinnost, že letadla musí mít osvědčení letové způsobilosti v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012, v případě nájmu/pronájmu je provozovatel povinen získat předchozí souhlas příslušného úřadu. [2]

1.6 Analýza legislativy

Následující podkapitola představuje analýzu jednotlivých požadavků na zmíněné typy provozu. Analýza požadavků provedená prostřednictvím tabulky 1. Prvním parametrem je schválení provozu, kde vycházíme z podmínek zahájení provozu. Dalším je zachování letové způsobilosti, zde převážně koukáme na požadavky spojené s CAMO. Posledním je organizační struktura, kde porovnááme požadovaný počet zaměstnanců.

Tabulka 1: Analýza požadavků na provoz [2]

	CAT	Neobchodní provoz	Zvláštní provoz
Schválení provozu	AOC	Prohlášení	Prohlášení a povolení ⁸
Zachování letové způsobilosti	Provozovatel a organizace CAMO musí být součástí jedné obchodní skupiny	CAMO/CAO vlastní nebo subdodavatelé	CAMO/CAO vlastní nebo subdodavatelé
Organizační struktura	ORO.GEN.210 + odpovědné osoby za: letový provoz, výcvik členů posádky, pozemní provoz a zachování letové způsobilosti	ORO.GEN.210 ⁹	ORO.GEN.210

Tabulka 1 porovnává hlavní požadavky na jednotlivé typy provozu, kde první rozdíl vzniká při schválení provozu. Pro obchodního provozovatele platí povinnost před zahájením samotného

⁸ Platí pro SPA

⁹ Neplatí pro NCC



provozu získat licenci a osvědčení ze strany dozorujícího úřadu. Pro ostatní typy platí povinnost oznámení úřadu o naplánovaném provozu prostřednictvím prohlášení.

Dalším rozdílem je činnost spojená se zachováním letové způsobilosti. Dle nařízení (EU) č. 1321/2014 v platném znění, v případě obchodní letecké dopravy letecký dopravce a organizace CAMO musí být součástí jedné obchodní skupiny. V případě neobchodního a zvláštního provozu je provozovatel povinen zajistit, aby úkoly spojené se zachováním letové způsobilosti byly prováděny organizací CAMO nebo organizací s kombinovanými právy CAO. U zvláštního a neobchodního provozu si tedy provozovatel může vybrat neekonomičtější způsob: vytvořit a udržovat vlastní CAMO/CAO nebo využít nabídku subdodavatele. [2]

V případě organizační struktury je jedním z klíčových požadavků na provozovatele dostatečná organizační struktura budoucího provozovatele. Počet a kvalifikace personálu musí odpovídat zamyšlenému provozu a veškerý personál, který je přidělen k provoznímu a letovému provozu, musí být řádně vyškolen a prokázat své schopnosti při plnění přidělených povinností, a je si vědom své odpovědnosti ve vztahu k provozu. [2]

Žadatel provozující obchodní leteckou dopravu musí jmenovat dostatečný počet pracovníků dozoru nad personálem s ohledem na strukturu organizace provozovatele a na počet zaměstnanců. Dostatečným počtem pracovníků dozoru jsou myšleni další vedoucí pracovníci nižších organizačních celků v organizační struktuře provozovatele, a to v závislosti na složitosti, rozsahu a povaze provozu. [2]

Výše zmíněné požadavky na organizační strukturu a kvalifikace personálu souvisí s ukazatelem, který určuje, zdali je organizace provozovatele složitá nebo nesložitá. Pro stanovení počtu zaměstnanců je důležitým pojmem „Full Time Equivalent FTE¹⁰“, kde 1 FTE je jeden zaměstnanec na plný úvazek, nebo 2 zaměstnanci na poloviční pracovní úvazek (0,5 FTE), nebo 3 – na třetinový. [4]

¹⁰ Forma pracovního úvazku je záležitostí provozovatele dle platné legislativy ČR.



Tabulka 2: Analýza požadavků na personál [2]

	CAT	NCO	SPO
Požadavky na letovou posádku	<u>Oddíl I + Oddíl II[1]</u>	Oddíl I	Oddíl I
Požadavky na palubní průvodčí	Oddíl I a Oddíl II	Oddíl I	Oddíl I

Tabulka 2 obsahuje porovnání požadavků na letovou posádku. Na požadavky na letovou posádku u obchodního provozu se klade větší důraz. Hlava FC obsahuje požadavky na výcvik, praxi a kvalifikace, jednotlivé oddíly pak obsahují:

- Oddíl 1, stanovuje společné požadavky vztahující se na neobchodní dopravu složitých motorových letadel a na veškerý obchodní provoz
- Oddíl 2, stanovuje další požadavky vztahující se na obchodní leteckou dopravu, vyjma provoz dle VFR ve dne, který začíná a končí na stejném letišti/místě a používá: jednomotorové vrtulové letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností 5700 kg nebo menší a maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší nebo jiné než složité jednomotorové vrtulníky s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší
- Oddíl 3, stanovuje další požadavky pro zvláštní obchodní provoz a pro provoz pro jednomotorové vrtulové letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností 5700 kg nebo menší a maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší nebo jiné než složité jednomotorové vrtulníky s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší [2]



Podle Oddílu I, provozovatel obchodního a neobchodního provozu musí zajistit:

- minimální počet členů posádky na určených pracovních místech, počet nesmí být menší než minimum uvedené v letové příručce letadla nebo provozních omezeních předepsaných pro dané letadlo,
- doplnění letové posádky o další členy, pokud to vyžaduje druh provozu,
- všichni členové letové posádky jsou držiteli průkazů způsobilosti a kvalifikace v souladu s nařízením Komise (EU) č. 1178/2011,
- při najímání osob samostatně výdělečně činných nebo pracujících na částečný úvazek, provozovatel ověří, zda byly splněny požadavky Hlavy FC nařízení (EU) č. 965/2012 a přílohy I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011, a to za účelem stanovení celkového počtu typů nebo variant provozovaných letadel a omezení doby letové služby,
- jednoho z pilotů, vzhledem ke kvalifikaci letové posádky, velitelem letadla,
- zahrnout do letové posádky osobu s odpovídající kvalifikací, pokud je součástí návrhu letounu samostatné pracovní místo palubního inženýra,
- výcviky a přezkoušení v souladu s požadavky Hlavy FC nařízení (EU) č. 965/2012 a přílohy I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011. [2]

V souladu s nařízením (EU) č. 1178/2011, velitelem/velícím letadla v neobchodní a obchodní letecké dopravě může být osoba splňující minimální úroveň praxe stanovené v provozní příručce, má odpovídající znalost zařízení, postupů a tratí/oblastí a letišť, která má letět. Znalost letiště nebo trati se ověřuje a udržuje vykonáním alespoň jednoho letu na příslušné trati/oblasti a letišti v průběhu dvanácti měsíců, výjimkou v obchodní letecké dopravě jsou lety letounů třídy výkonnosti B podle pravidel VFR ve dne a provoz s cestujícím podle VFR, který začíná a končí na stejném letišti/ provozním místě nebo v místním prostoru stanoveném příslušným úřadem. [5]

V případě provozu obchodní letecké dopravy platí pro provozovatele povinnost vytvořit program výcviku personálu na přepravu nebezpečného zboží, včetně školení letové posádky, které jim umožní rozpoznat neuvedené nebezpečné zboží a přiměřené odpovědnosti personálu, ať už přepravují nebezpečné zboží, či nikoli. [2]



Dále Oddíl II, zmíněného nařízení stanovuje doplňující požadavky na provoz obchodní letecké dopravy, kterými jsou:

- mezi členy posádky nesmí být více než jeden nezkušený pilot,
- velitel letadla může pověřit provedením letu jenom pilota s odpovídající kvalifikací,
- kurz velení,
- vstupní výcvik optimalizace činnosti posádky (CMR) provozovatele,
- přeškolovací výcvik provozovatele a přezkoušení provozovatele,
- opakovací výcvik a přezkoušení. [2]

Kurz velení by měl minimálně zahrnovat:

- letový výcvik, případně na zařízení FSTD zahrnující traťově orientovaný letový výcvik (LOFT),
- přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem,
- výcvik odpovědnosti veliteli letadla,
- traťový výcvik jako velitel letadla pod dozorem po dobu nejméně 10 letových úseků,
- absolvování traťového přezkoušení ve funkci velitele letadla, včetně prokázání odpovídající znalosti zařízení, postupů, tratě, případně oblasti a letišť, včetně náhradních,
- výcvik optimalizace činnosti posádky. [2]

Rozsah přeškolovacího kurzu se stanoví s přehlednutím k předchozímu výcviku a praxi člena posádky. Platí, že člen letové posádky může začít plnit letové povinnosti, jakmile absolvuje přeškolovací kurz. [2]

V případě opakovacího výcviku a přezkoušení, platí že provozovatel musí zajistit:

- přezkoušení odborné způsobilosti, platnost je 6 kalendářních měsíců,
- traťové přezkoušení, platnost je 12 kalendářních měsíců,
- výcvik a přezkoušení v používání nouzového a bezpečnostního vybavení, platnost je 12 kalendářních měsíců,
- výcvik CRM, prvky CRM začleněny do všech příslušných fází opakovacího výcviku. [2]

Provozovatel může nahradit opakovací výcvik a přezkoušení vytvořením, prováděním a udržováním schváleného příslušným úřadem programu EBT, doba platnosti je 12 měsíců. Samotný program zahrnuje šest modulů rozložených v rámci tříletého programu,



každý modul sestává z fáze hodnocení a fáze výcviku. Do fáze hodnocení patří traťově orientovaný letový scénář. Výcvik spočívá ve 2 fázích, první zahrnuje výcvik manévřů, včetně výcviku odborné způsobilosti pro určité manévry. Druhá fáze obsahuje výcvik na základě scénáře zahrnující traťově orientovaný letový scénář, případně scénáře. Termíny a postupy jednotlivých výcviků a přezkoušení jsou stanovené v provozní příručce. [2]

1.6.1 Výsledky analýzy legislativy

V závislosti na typu provozu se od sebe odlišují i legislativní požadavky na provozní postupy, přístroje a vybavení, kvalifikace personálu a organizační strukturu.

Na základě legislativních požadavků mezi hlavní rozdíly, z hlediska nákladů u obchodního provozovatele, patří:

- provozní náklady na personál: množství odpovědných osob a jejich kvalifikace,
- náklady na výcvik posádek: udržování odborné způsobilosti, traťové přezkoušení, výcvik CRM atd,
- náklady spojené s požadavky na řízení a zachování letové způsobilosti: náklady na potřebný personál.

Tyto náklady podstatě jsou hlavní motivace k provádění nelegální činnosti.

Po provedení analýzy legislativy lze konstatovat, že na obchodní provoz se kladou vyšší nároky a on podléhá podrobnějším kontrolám ze strany úřadu, jehož vyhovění a splnění požadavků vyžaduje poměrně velké finanční ztráty nejenom při zakládání letecké společnosti, ale i při následujícím provozu. Nedodržení stanovených požadavků pak může vyvolat odebrání licence a následný zákaz provozu.

Nedodržení a nevyhovění požadavkům úřadu v podstatě tvoří různé formy nelegálního provozu, jimiž jsou:

- lety provozovatele bez licence,
- provoz neodpovídající charakteru licence,
- neodpovídající kvalifikace pilota.



2. Analýza problematiky nelegálního provozu

Předchozí kapitola se věnuje klasifikaci leteckého provozu s použitím platné evropské a národní legislativy. Zde bychom se chtěli soustředit na nelegální provozu, motivace, možné scénáře a problematiku.

2.1 Motivace k nelegálnímu provozu

Samotné provozování těchto letů je podmíněno několika faktory, jedním z nich je obohacení, případně úspora. Nelze říct, že provozovatel nelegálních letů získává z této činnosti podstatnou část příjmu, ale lze určitě konstatovat, že velká část firem a pilotů si chce přivydělat nebo ušetřit. Nelegální dopravce nebo pilot určitě neutrací stejnou částku na vyhovění legislativním požadavkům, dokonce je schopen záměrně snížit náklady na provoz. Oproti tomu provozovatel, v rámci „provozování podle pravidel,“ je nucen utrácet nejenom poměrně velké náklady, aby získal samotné oprávnění k provozu, ale má i vyšší výdaje na provoz. V důsledku těchto okolností lidé přišli na to, že letadlem neschváleným pro komerční činnost mohou provozovat obchodní leteckou přepravu, například obchodní let provozovaný letadlem aeroklubu.

Dalším faktorem je lákavost pro zákazníka. Jak již bylo zmíněno výše, realizátor je schopen minimalizovat náklady na provoz, a tak udělat lákavou nabídku pro zákazníka. Ten ani většinou neví, že jde o nelegální provoz. Dokonce neohleduplný zákazník, který by si chtěl užít privátní let, se bude pravděpodobně dívat jenom na cenu, nikoliv na vyhovění požadavkům ze strany provozovatele. Zde pak nelegální provozovatelé mají výhodu.

2.2 Typy nelegálního provozu

První typ – nelicencovaný provozovatel:

Pod nelegální provoz spadají lety letadel nelicencovaných provozovatelů, jde o obchodní činnost provozovatele, který není držitelem osvědčení leteckého provozovatele nebo jakéhokoliv jiného dokladu či osvědčení vyžadovaného úřadem. A to kvůli:

- nedostačující organizační struktura,
- nedostačující kvalifikaci personálu/posádek,
- nedostačujícímu počtu personálu,
- nesplnění požadavků k zachování letové způsobilosti.



Druhý typ – provoz neodpovídající charakteru licence:

Pod tuto kategorii se dají zařadit lety, které svým charakterem neodpovídají požadavkům vydané licence nebo osvědčení. Tímto je myšlen provoz, kde se provozovatel neřídí provozní příručkou, kvůli čemuž dochází k překročení přidělených povolení.

Třetí typy – neodpovídající kvalifikace pilotů:

Tady řadíme případy, kdy pilot není držitelem průkazu způsobilosti obchodního pilota nebo jakéhokoliv dalšího potřebného dokladu, a to z těchto důvodů:

- absence odpovídajícího výcviku,
- nesplňuje požadavky na praxi,
- nesplňuje požadavky na zdravotní stav,
- překročil věkový limit.

2.3 Problematika nelegálního provozu

Hlavním problémem nelegálního provozu je jeho „neregulérnost“. Tímto pojmem je myšleno, že ho jde těžko odhalit. Podle ÚCL ČR, k odhalení dochází náhodně, buď až se stane nehoda nebo při namátkových kontrolách, hlášením ze strany cestujících, případně zaměstnanců. Důvodem je, že samy o sobě tyto lety nejsou regulérní a mají náhodný charakter. Převážně to dělají firmy, které vlastní letadlo a provozují ho pro vlastní potřebu, například: zemědělství, letecká výcvik atd.

Problémem je i lákavost pro zákazníka a s tím spojené finanční ztráty legálních dopravců a státu. Někteří klienti, případně i brokeři si uvědomují, že jde o nelegální provoz, ale neřeší to. Důvodem je cena, nelegální let bude levnější a otázky pojištění nebo bezpečnosti nikdo ze zákazníků řešit nebude, až do chvíle, kdy se něco stane. Jinými slovy si klienti, kteří vědí, že jde o nelegální provoz, uvědomují i rizika s tím spojená.

Dalším problémem je predikce. Aktuálně neexistuje žádný software schopný na základě vstupních dat o letu říct, že jde o let legální či nikoliv. V podstatě je těžké legální a nelegální lety od sebe odlišit, právě pro to by bylo vhodné prozkoumat zkušenost jiných zemí.



2.4 Přístup CAA UK a FAA

Následující pododstavec se věnuje analýze mezinárodního přístupu k problematice nelegální letecké dopravy. Jsou zde probrány přístupy amerického FAA a britského CAA. Úspěšná řešení této problematiky by v neposlední řadě mohla být užitečná i pro vypracování této práce.

2.4.1 Analýza přístupu CAA UK

Britský CAA problém nelegálních letů řeší prostřednictvím informování cestujících a upozornění pilotů. Tak ve spolupráci s British Helicopter Association (BHA) rozpracovali brožuru, která by měla pomoci cestujícím rozpoznat nelegální let a zároveň predikovat pomocí včasného hlášení. [6]

2.4.2 Analýza přístupu FAA

Federální letecká správa (dále jen FAA) považuje nelegální leteckou dopravu za seriózní riziko pro bezpečnost letecké dopravy. FAA pracuje na identifikaci a ukončení činnosti nepoctivých leteckých dopravců. Inspektoři FAA provádějí časté a náhlé kontroly. Kontrolám podléhají nejen letecké společnosti nebo společnosti provazující neobchodní letecký provoz, ale taky i členové posádky.

2.4.3 Analýza případů nelegálního provozu zveřejněných FAA

FAA vytvořil speciální vyšetřovací tým, který je zodpovědný za komplexní šetření případů nelegální letecké dopravy. Tým úzce spolupracuje s národní leteckou asociací (NATA), výcvikovými a průmyslovými organizacemi. Dále bychom chtěli popsat publikované FAA případy nelegální letecké dopravy: [7]

1. Bluefin Aviation

V srpnu 2020 FAA navrhl pokutu 576 tisíc dolarů pro společnost Bluefin Aviation Services za údajné provádění nelegálních letů s Cessnou 402B. Podle úřadu neměla společnost Bluefin v září a říjnu 2019 osvědčení leteckého dopravce, ale provedla minimálně 26 nelegálních letů uvnitř USA. Dle FAA byly lety nedbalé a ohrožovaly životy a majetek, protože byly provedené posádkou, které neprošla požadovaným výcvikem. [8]



2. *Hinman Co.*

V roce 2018 FAA navrhl pokutu ve výši 3,3 milionů dolarů společnosti Hinman Co. Podle FAA, její dceřiná společnost Hincjet LLC provedla stovky komerčních letů mezi jednotlivými městy v USA v rozporu s předpisy. Lety byly operovány Beechcraft Beechjet 400A a Hawker 900XP. FAA tvrdí že zmíněná společnost nevladnila požadované osvědčení pro komerční provoz. Konkrétně že po analýze výdajů a nájemních smluv společnosti Hinman Co., bylo stanoveno, že naposledy účtovala svým zákazníkům služby za provedení letů dvakrát. Dle smlouvy, Hinman Co. byla oprávněna účtovat určité náklady na let, včetně paliva, oleje, maziv a dalších přísad ve výše 100 %. Hinman si však účtovala náklady přesahující zmíněné položky, což dle FAA vypovídá o komerční povaze těchto letů. [9]

3. *Platinum JET Managment a Darby Aviation*

V roce 2005 společnost Platinum JET Managment and Darby Aviation podlehla sankcím, odebrání licence a certifikátů FAA a také trestnímu odnětí svobody pro některé vedoucí pracovníky a zaměstnance za provádění nelegální letecké dopravy. Důvodem šetření byla nehoda v Teterboro, kde letadlo Challenger 600 operované společností Platinum JET při cestě do Chicaga havarovalo do skladiště blízko letiště, čímž způsobilo požár. Vlastníkem letadla byla společnost Darby Aviation, která podle schválených smluv, musela Platinum JET před provedením letů poskytnout poslední řádnou dokumentaci a získat od něj povolení k letu. V průběhu šetření se zjistilo, že předmětný let byl uskutečněn bez povolení Darby Aviation. Na základě vnějších podmínek inspektoři usoudili, že společnost Darby Aviation neměla provozní kontrolu nad Platinum JET a vzhledem k tomu Národní rada pro bezpečnost dopravy uznala Derby Aviation nevinnou. [10]

4. *Campbell Oil Company a Executive Aircraft Services*

V roce 2021 FAA navrhl pokutu ve výši 1,38 milionů dolarů společností Campbell Oil a s ní související Executiv Aircraft Services. FAA tvrdí, že zmíněné společnosti údajně prováděly lety s cestujícími Cessnou Citations a Beechcraft King Air mezi dubnem 2017 a březnem 2019, k jejichž operování neměli ani oprávnění, ani provozní specifikace. [11]

5. *PottCo Airlease*

V roce 2021 FAA navrhlo pokutu společnosti PottCo Airlease ve výši 345 tisíc dolarů za údajné provedení 16 komerčních letů Cessnou 441 Conquest II. FAA tvrdí, že zmíněná společnost nevladnila osvědčení leteckého dopravce a také, že její personál neměl potřebnou kvalifikace a zkušenosti. [12]



2.4.4 Výsledky analýzy

Po analýze výše zmíněných případů nelegálního provozu se dají odhalit společné spojující a charakterizující faktory, kterými jsou:

- lety operovány business jety,
- většina letů byla operovaná vlastníkem letadla nebo vlastníkem letadla a provozovatel patří do jedné obchodní skupiny,
- letiště odletu a určení nejsou shodná,
- provoz nelicencovaných provozovatelů,
- vnitrostátní provoz.

Výsledkem analýzy jsou charakterizující faktory, které převážně platí pro americký trh letecké dopravy. Výběr letadla podmíněný velikostí samotné země, malé letadlo by pak bylo provozně omezeno jen na blízké okolí. Dalším faktorem je vnitrostátní provoz, kde jsou rozhodujícími faktory doplňující požadavky FAA na lety mimo USA.

Ted' vzniká otázka, zda je možné tyto faktory použít pro evropský trh. Zkusíme aplikovat tyto charakteristiky na Českou republiku. Vzhledem k nedostupnosti dat z nelegálního provozu v České republice je charakteristika letů nemožná. Jsme však schopni získat data vztažená k letadlům, proto prostřednictvím leteckého rejstříku vyfiltrujeme letadla shodující se s následujícími požadavky:

- business jet,
- vlastník a provozovatel se shodují, případně patří do jedné obchodní skupiny,
- nelicencovaný provozovatel¹¹.

¹¹ Tímto termínem je myšleno, že provozovatel nemá AOC nikoliv, že provozuje nelegální lety.



Výsledky filtrace jsou představeny níže v tabulce 3.

Tabulka 3: Výsledky filtrace podle zadaných charakteristik [13, 14]

Výrobce	Vlastník	Provozovatel	Číslo osvědčení	Rejstříková značka
Hawker Beechcraft Corporation	Erwin Junker Grinding Technology a.s.	Erwin Junker Grinding Technology a.s.	N/A	OK - EJH
	Erwin Junker Grinding Technology a.s.	Erwin Junker Grinding Technology a.s.	N/A	OK - EJM
Cessna Aircraft Company	Ústav výzkumu globální změny AV ČR, v. v. i.	Ústav výzkumu globální změny AV ČR, v. v. i.	N/A	OK - CZG
	PRIMIS spol. s r. o.	PRIMIS spol. s r. o.	N/A	OK - GEO
	GEOREAL spol. s r.o.	GEOREAL spol. s r.o.	N/A	OK - VOM
	Honest Energy Broker, a.s.	Honest Energy Broker, a.s.	N/A	OK - DAY
	Letecké Muzeum Točná, s.r.o.	Letecké Muzeum Točná, s.r.o.	N/A	OK - ILA
	Fly Solution Holding a.s.	FLY SOLUTION s.r.o.	N/A	OK - AAZ
	PRIMIS spol. s r. o.	PRIMIS spol. s r. o.	N/A	OK - MIS
	VALNETIS GROUP a.s.	VALNETIS GROUP a.s.	N/A	OK - TKF
	GEOREAL spol. s r.o.	GEOREAL spol. s r.o.	N/A	OK - VOK

Letecký rejstřík České republiky obsahuje celkem 54 letadel spadajících do kategorií business jet, s kapacitou¹² v rozmezí od 7 do 19 lidí. Tabulka 3 je výtěžkem z celkového seznamu

¹² Pod kapacitou zde myšlen maximální počet osob na palubě.



business jetů a představuje seznam letadel nejvíce odpovídacích stanoveným charakteristikám. [13]

Pak lze říct, že v našem případě, z celkového počtu letadel použitelných pro business jet lety, jenom 20 % mají potenciál k provedení nelegálního provozu. Zde pak lze předložit, že v případě nelegálního provozu na území České republiky budou pravděpodobně použita letadla s maximální kapacitou do 7 lidí. Je to dáno i velikostí samotné země. Pokud byste chtěli provozovat jenom vnitrostátní lety případně letět někam blíže do zahraničí, tak k tomu takové letadlo bude stačit.

To můžeme potvrdit pomocí dat z leteckého rejstříků, kde je počet letadel s kapacitou:

- 7 osob – 8 letadel,
- 6 osob – 54 letadel,
- 5 osob – 63 letadel,
- 4 osoby – 393 letadel,
- 3 osoby – 9 letadel,
- 2 osoby – 498 letadel. [13]

Vzhledem k tomuto charakteristiku odpovídající za výběr letadla rozšíříme a pak jednotlivé filtry budou vypadat následovně:

- letadla s maximálním počtem osob na palubě od 2 do 19 lidí,
- vlastník a provozovatel se shodují, případně patří do jedné obchodní skupiny,
- nelicencovaný provozovatel.

Dále zmíněné filtry budou aplikovány při návrhu metod pro zjištění nelegálního provozu.



3. Analýza současné situace v letecké dopravě

Následující kapitola se věnuje popisu současné situace na trhu letecké dopravy v České republice. Abychom zjistili ekonomický dopad nelegální letecké dopravy na stát, bude první část této kapitoly věnována popisu aktuální situace. Dále budou pomocí modelů popsány možné scénáře a vypočteny finanční ztráty státu.

3.1 Popis současné situaci v ČR

Cílem této diplomové práce je zjistit dopad nelegální letecké dopravy na českou ekonomiku. Pro dosažení tohoto cíle bychom potřebovali vědět, zda je problematika nelegální letecké dopravy aktuální i pro Českou republiku. Podle ÚCL ČR, šetření případů nelegální letecké dopravy probíhá jenom na základě hlášení, případně při odhalení v průběhu namátkových kontrol.

Vzhledem k nemožnosti získat data o nelegálním provozu z oficiálních zdrojů bylo rozhodnuto poptat nelegální let. V prvním kroku jsme oslovili firmy s žádostí o provedení obchodního letu z Prahy do Brna. Celkem bylo osloveno 37 firem. Každá z oslovených firem prošla kontrolou, zda je na seznamu držitelů osvědčení pro provádění obchodní letecké dopravy. Úmyslně jsme kontaktovali jenom ty firmy, které nejsou na zmíněném seznamu, čímž můžeme konstatovat, že nemají oprávnění k obchodnímu provozu.

Z celkem kontaktovaných 37 firem jsme odpovědi dostali pouze od 3. Zde bychom chtěli uvést, že tak nízký počet reakcí byl zapříčiněn provedením namátkové kontroly ÚCL ČR v letošním roce. Zmíněné 3 reakce na poptávku obsahují 2 pozitivní a 1 negativní odpověď – odmítnutí přepravy s uvedením, že aeroklub nemá oprávnění k obchodnímu provozu.

Pozitivní reakce obsahují cenovou nabídku, kdy se doprava z Prahy do Brna pohybuje v rozmezí 14-17 tisíc Kč. Zde bychom chtěli uvést, že cena závisí na letišti odletu.

3.2 Modelování scénářů

Vzhledem k chybějícím údajům o provozu nelegální letecké dopravy na území České republiky, budou zde namodelované scénáře, na jejichž základě proběhne výpočet ztrát.



K popisu scénářů použijeme rozhodovací algoritmus, viz příloha A. Zde vycházíme z existence obchodní licence dopravce. Pokud provozovatel zmíněnou licenci má, následuje otázka, zda splňuje legislativní požadavky. V případě kladné odpovědi, následuje otázka, jestli nebyly nepřekročeny provozní limity dané provozní příručkou. Jestliže bude i tady kladná odpověď, pak se nejedná o nelegální provoz.

V případě negativní odpovědi na otázku, zda provozovatel splňuje stanovené požadavky, lze pak rovnou konstatovat, že jde o nelegální provoz. Různé varianty nesplnění těchto požadavků jsou pak uvedeny v tabulce 4.

Pokud provozovatel nemá obchodní licenci dopravce, dochází zde k rozdílům vzhledem k různým typům provozu. Zde nás také zajímá, zda jsou dodržovány požadavky nařízení na minimální vybavení (viz tabulka 4) či nikoliv. Podobné jsou scénáře s obchodními provozovateli, pokud odpověď bude negativní, lze rovnou říct, že se jedná o legální provoz.

V případě kladné odpovědi, potřebujeme zjistit, o kterou činnost se jedná. Proto následuje otázka, jestli je schválenou organizace pro výcvik (dále jen ATO), případně ohlášenou organizace pro výcvik (dále jen DTO). Pokud ne, jde o sportovní, rekreační létání nebo SPO. Pak nás zajímá, jestli má zisk z činnosti mimo organizaci, kdy jde v podstatě o nesplnění požadavků nařízení, takže se v případě pozitivní odpovědi jedná o nelegální provoz.

Jedná-li se o zvláštní provoz, tak nás zde bude zajímat, jestli provozovatel dodržuje podmínky nařízení na minimální vybavení atd, viz. tabulka 4 a také, jestli je provoz v limitech schválených činností. V případě kladné odpovědi lze předpokládat, že jde o legální provoz. Jinak, lze říct, že jde o nelegální činnost.



Tabulka 4: Scénáři možných případů nelegální činnosti [2]

Druh provozu	Nelegální činnost	Vymezení nelegální činnosti
Obchodní provoz	Překročení provozní specifikace	Použití nižší přistávací hmotnosti Vat
		Snížení počtu palubních průvodčích bez oprávnění
		Výkon služby palubním průvodčím na více než třech typech letadla
		Přeprava nebezpečného zboží bez oprávnění
		Provoz za podmínek nízké dohlednosti bez oprávnění
		Posádka lítá na více než jednom typu letadla bez schválení
		Použití nevhodného programu výcviku a přezkoušení
		Nevhodné zásady pro: určování množství paliva, plánování letů atd
		Provozování letadla na trati zahrnující bod ve vzdálenosti větší než příslušná vzdálenost pro daný druh letounu, viz CAT.OP.MPA.140
		Naložení, hmotnost a poloha těžiště letadla nevyhovuje stanoveným omezením v AFM atd.
		atd.
	Nesplňuje požadavky nařízení (EU) č. 965/2012	Požadavky na personál ORO.GEN.210, ORO.AOC.135
		Požadavky na vybavení ORO.GEN.215 a ORO.AOC.140
		Požadavky na dokumentaci ORO.AOC.150
		Požadavky na výcvik a kvalifikace posádek
		Požadavky na organizační strukturu
		Požadavky na třídy výkonnosti CAT.POL.A.100
	Požadavky na traťové plánování CAT.OP.MPA.135 + oblast provozu CAT.OP.MPA.136	
	Neobchodní provoz	Nesplňuje požadavky nařízení (EU) č. 965/2012
Požadavky na třídy výkonnosti a provozní omezení		
Držitel ATO vydělává z činnosti mimo organizace		
Držitel DTO vydělává z činnosti mimo organizace		
Provozovatel provádějící sportovní/rekreační lety vydělávají z činnosti mimo organizace		
Zvláštní provoz	Nesplňuje požadavky nařízení (EU) č. 965/2012	Požadavky na povinné vybavení letadla SPO.IDE.A.120 a SPO.IDE.A.125
		Požadavky na třídy výkonnosti a provozní omezení
		Provozuje činnost mimo stanovený seznam SPO.GEN.005



Tabulka 4 představuje souhrn možných scénářů nelegálního provozu. V případě obchodního dopravce lze vysledovat, že k nelegální činnosti může dojít při záměrném překročení provozní specifikace a nesplnění požadavků daných nařízením (EU) č. 965/2012.

Případ nelegálního provozu z důvodu překročení provozní specifikace může nastat jednorázově, například přeprava nebezpečného zboží neoprávněným dopravcem a také regulérně jako třeba záměrným snížením minimálního počtu členů posádky, případně výkonem služby na více typech letadel. Podstatou takové činnosti je však snaha ušetřit provozní náklady nebo zajistit poptávku letů.

V případě nedodržování požadavků nařízení, lze předpokládat, že tento případ může nastat v důsledku zhoršení ekonomické situace společnosti, která se pak snaží minimalizovat náklady.

Co se týče neobchodního a zvláštního provozu, pak se zde jedná primárně o okrajovou činnost, kterou pak jde těžko odhalit. Dá se pak předpokládat, že hlavní podstatou porušování pravidel je snaha si přivydělat.

3.3 Popis scénářů

Scénář 1 – nelegální provoz obchodního dopravce:

Prvnímu scénáři odpovídá situace, kdy má dopravce obchodní licenci a splňuje legislativní požadavky dané evropskou a národní legislativou, ale nedodržuje limity dané provozní specifikace. Příkladem může být přeprava nebezpečného zboží za podmínek, že provozovatel k tomu není oprávněn.

Scénář 2 – nelegální provoz obchodního dopravce:

Druhý scénář předpokládá provoz obchodního dopravce, ale provozovatel nedodržuje některé nebo všechny zmíněné požadavky na systém řízení, provoz, kvalifikace nebo počet zaměstnanců, vybavení letadla, na organizace zabývající se řízením a zachováním letové způsobilosti. Příkladem zde může být činnost dopravce, který nemá dostatečný počet zaměstnanců.

Scénář 3 – nelegální provoz neobchodního dopravce:

Třetí scénář předpokládá schválený provoz letecké školy, která provádí okrajovou činnost, kde zisk jde mimo organizaci. Příkladem může být provoz obchodního letu letadlem letecké školy.



Scénář 4 – nelegální provoz neobchodního dopravce:

Čtvrtý scénář předpokládá lety pro sportovní, případně rekreační činnost, kde dochází k zisku z činnosti mimo organizaci. Tímto je myšleno, že při provozu cestující buď hradí provozní náklady celkově nebo se z většiny podílí na úhradě. Příkladem může být privátní let, kde letí platící cestující.

Scénář 5 – nelegální provoz zvláštního dopravce:

V případě pátého scénáře, předpokládáme činnost mimo stanovený provoz u zvláštního provozovatele. Příkladem může být let s platícími cestujícími letadlem pro zvláštní provoz.



4. Identifikace dopadu nelegálního provozu na ekonomiku státu

Předchozí kapitola se věnuje popisu regulace provozu v letecké dopravě a požadavkům s tím spojeným. Zde bychom se chtěli soustředit na popis jednotlivých typů provozu z ekonomického hlediska.

4.1 Analýza daně

Dále bychom se chtěli soustředit na analýzu současného daňového systému České republiky, neboť z daní firem stát získává peníze.

4.1.1 Daň z přidané hodnoty

Dle současného daňového systému České republiky, pokud jde o poskytování služeb v oblasti mezinárodní silniční, železniční, lodní nebo letecké dopravy osob, je provozovatel povinen se registrovat k daně z přidané hodnoty (dále jen DPH) a provádět daňová přiznání. DPH neboli daň z přidané hodnoty je jedním z nejpodstatnějších příjmů státního rozpočtu.

Problematiku daně z přidané hodnoty řeší zákon č. 235/2004 Sb., podle něhož pak předmětem daně je:

- dodání zboží za úplatu osobou povinnou k dani, s místem plnění v tuzemsku,
- poskytnutí služby za úplatu osobou povinnou k dani, s místem plnění v tuzemsku,
- pořízení zboží z jiného členského státu za úplatu osobou nepovinnou k dani,
- pořízení nového dopravního prostředku z jiného členského státu za úplatu osobou nepovinnou k dani, s místem plnění v tuzemsku. [15]

Pokud osoba, jak právnická, tak i fyzická, uskutečňuje ekonomickou činnost, nabývá poté povinnost k dani, netýká se to však:

- člena skupiny,
- zaměstnanec, který se zabývá ekonomickou činností.[15]

Ve smyslu zákona o dani z přidané hodnoty se ekonomickou činností rozumí:

- činnost výrobců,
- činnost obchodníků,
- činnost osob poskytujících služby. [15]



Jinými slovy, za ekonomickou činnost se považují zejména činnosti spočívající ve využití hmotného a nehmotného majetku, a to za účelem získávání pravidelného a nepravidelného příjmu. [15]

Plátcem daně je osoba povinná k dani se sídlem v tuzemsku, jejíž obrat za nejvýše 12 bezprostředně předcházejících po sobě jdoucích kalendářních měsíců přesáhne 1mil. Kč. Výjimkou je osoba, která uskutečňuje pouze plnění osvobozená od daně bez nároku na odpočet daně.[15]

Ve smyslu zákona poskytnutím služby se rozumí všechny činnosti, které nejsou dodáním zboží a také dočasným využitím hmotného majetku pro osobní spotřebu plátce. [15]

Dle zákona č. 235/2004 je od daně plně osvobozeno bez nároku na odpočet:

- pojišťovací činnosti,
- nájem a dodání nemovité věci,
- výchova a vzdělání,
- atd¹³. [15]

Dále jsou osvobozeny s nárokem na odpočet:

- přeprava osob, dovoz zboží v osobních zavazadlech cestujícího nebo člena posádky letadla,
- přeprava a služby přímo vázané na dovoz a vývoz zboží,
- atd.¹⁴ [15]

Mezinárodní přeprava osob a jejich zavazadel je osvobozená od daně s nárokem na odpočet, včetně úpravy, opravy, údržby nebo nájmu letadel užívaných leteckými dopravci provozujícími mezinárodní leteckou dopravou za úplatu. Osvobozené od daně s nárokem na odpočet daně jsou také dodávka paliva a potravin těmto dopravcům a poskytování služeb přímo souvisejících s mezinárodní přepravou. [15]

¹³ Podrobný seznam plnění osvobozených od daně bez nároku na odpočet daně lze najít v §51 zákona č. 235/2004 Sb.

¹⁴ Podrobný seznam plnění osvobozených od daně s nárokem na odpočet daně lze najít v §63 zákona č. 235/2004 Sb.



Provoz mezinárodní letecké dopravy je podmíněn provozním oprávněním cizího státu, do kterého je mezinárodní doprava provozovaná. V tomto případě, dle zákona č. 337/1992 o správě daní a poplatků, toto provozní oprávnění lze považovat za rozhodnutí, kterým bude správce daně v daňovém řízení vázán. [16]

V případě vnitrostátního leteckého provozu osvobození od daně neplatí. Dle výše zmíněného zákona je pak aktuální sazba DPH:

- Základní – 21 % (podléhá jí většina zboží a služeb)
- První snížená – 15 % (podléhají jí potraviny, některé zdravotnické pomůcky, hromadná doprava a další)
- Druhá snížená – 10 % (podléhají jí zejména kojenecká výživa, léky, knihy a hudebniny)[15]

Pak dle tabulky 5 pro jednotlivé typy leteckého provozu platí:

Tabulka 5: Daň z přidané hodnoty u jednotlivých druhů provozu [15,18]

	Obchodní provoz	Neobchodní provoz	Zvláštní provoz
Základní sazba – 21%		X	X
První snížená sazba – 15%	X	X	X
Druhá snížená sazba – 10%			X

Tabulka 3 obsahuje pouze údaje spojené s vnitrostátním provozem, dopad na mezinárodní ekonomiku není cílem této práce.

Prvním krokem bychom měli stanovit, jestli se jedná o službu poskytovanou osobou povinnou k dani či nikoliv. V případě osob povinných k dani, podle základního pravidla ustanovení §9 zákona č. 235/2004 Sb., stanoví se místo plnění, jímž bude místo sídla dané osoby. Pokud jde o osobu nepovinnou k dani – místo, kde osoba poskytuje službu. Jestli je služba poskytnuta



prostřednictvím provozovny osobou povinnou k dani, místem plnění je pak místo umístění provozovny. Pro účely této práce budou probrány pouze případy osob povinných k dani s místem plnění či provozovnou na území České republiky.[15]

V případě obchodního provozu jde o daně odváděné z přepravy osob a zboží. Zde bychom mohli jako příklad uvést společnost ČSA A.S. se sídlem K Letišti 1068/30, Ruzyně, 161 00 Praha 6 Ruzyně, Česká republika. [17] Primární činností zmíněné společnosti je provozování obchodních letů (číslo osvědčení CZ-1) [14], z čehož vyplývá, že pro tuto společnost bude DPH 15 %. [15]

U neobchodního provozu, například u letecké školy poskytující letecký výcvik a pronájem letadla, je v takovém případě místo plnění stanoveno ustanovením §10d, dle něhož je pak místem plnění při poskytnutí krátkodobého nájmu dopravního prostředku místo skutečného přebírání dopravního prostředku. [15] Pak je poskytovatel, v našem případě letecká škola, povinen jednou za rok nebo měsíčními splátkami zdanit příjem ve výši: výcvik 15 %, pronájem - 21 %. [18]

V případě zvláštního provozu bude firma také odvádět daň z primární činnosti, a to v případě:

- zemědělství – 15 %,
- výstavby – 21 %, v případě sociálního bydlení - 15 %,
- snímkování - 10 %,
- průzkumu – 21 %,
- pozorování – 21 %,
- hlídkování – 21 %,
- letecké reklamy – 21 %,
- kontrolních letů po údržbě - 15 %. [18]

4.1.2 Spotřební daň

Vzhledem k tomu, že tato diplomová práce řeší letecký provoz uvnitř České republiky, stát nezávisle na typu provozu reguluje trh se škodlivým a zdravotně závadným zbožím, a to skrze spotřební daň.

V našem případě jde o minerální paliva (benzín a naftu). Plátcem daně ve smyslu zákona č. 353/2003 Sb. Zákon o spotřebních daních (dále jen zákon o SPD) je pak právnická nebo



fyzická osoba, která je oprávněným příjemcem, odesilatelem nebo výrobcem výrobků, kterým vzniká povinnost spotřební daň zaplatit v souvislosti s uvedením vybraných výrobků do volného daňového oběhu. [19]

Dle zákona o SPD, povinnost zaplatit daň vzniká při:

- dovozu,
- použití vybraných výrobků osvobozených od daně pro jiné účely, než na které se osvobození vztahují,
- použití vybraných výrobků, u nichž byla vrácena daň pro jiné účely, než na které se vrácení vztahuje, ztrátě nebo znehodnocení vybraných výrobků.[19]

Na území České republiky se zdanění vybraných výrobků prokazuje daňovým dokladem nebo dokladem o prodeji či dokladem o dopravě do volného oběhu. Pro její výpočet je rozhodující množství minerálních olejů vyjádřené v 1000 litrech při teplotě 15 C°, potom v případě leteckých pohonných hmot částka za 1000 litrů činí – 12 840 Kč. [19]

Podle zákona o SPD jsou letecké pohonné hmoty osvobozeny od spotřební daně, pokud jsou použity pro:

- leteckou dopravu – přeprava cestujících, zboží a nákladu za úplatu,
- hašení požárů,
- letecké práce v lesním hospodářství a ochraně životního prostředí a ve stavebnictví,
- rozhazování letáků,
- vleky kluzáků a reklamních transparentů,
- kontrolní, měřicí, pozorovací a hlídkové lety,
- letecké snímkování,
- výsadkové lety,
- výuku leteckého personálu v letecké škole,
- vyhlídkové lety,
- zkoušení, opravu nebo údržbu letadla, leteckou činnost pro potřebu státu. [20]

Výjimkou jsou minerální oleje používané pro soukromé rekreační létání. Ve smyslu zákona o SPD je soukromým rekreačním létáním myšleno používání letadla vlastníkem, případně osobou oprávněnou vlastníkem na základě nájmu nebo jiným způsobem pro účely vlastní potřeby jiné než podnikání, zejména: přeprava osob a zboží, poskytování leteckých



služeb za úplatu nebo pro orgány veřejné správy. Jinými slovy, létání by nemělo být uskutečňováno za účelem zisku. [19]

Osvobozeny nejsou lety za účelem:

- soutěžení,
- veřejného vystoupení,
- letu do letecké opravny a zpět,
- použití vlastníkem letadla, pro výcvik svých pilotů,
- použití vlastníkem letadla, pro pracovní cesty svých zaměstnanců k zákazníkům nebo do místa konání veletrhů, přesun dopravního letadla z jednoho letiště na jiné. [21]

Provozovatel je pak povinen nárok na osvobození od spotřební daně u leteckých pohonných hmot uplatnit u plátce nebo uživatele daně, nejpozději však před jejich vydáním, jinak nárok na osvobození zaniká. [19]

Pro prokázání oprávněnosti uplatňování nároku na osvobození, provozovatel/vlastník letadla poskytne správci daně následující dokumenty:

- letecká práce – povolení ÚCL,
- letecké činnosti pro vlastní potřebu – povolení ÚCL,
- zvláštní obchodní i neobchodní provoz – potvrzení přijetí prohlášení ÚCL,
- vysoce rizikový zvláštní obchodní provoz – povolení ÚCL,
- letecké školy – certifikát ATO (EU) č. 1178/2011, registrované zařízení. [22]

4.1.3 Daň z příjmu

Dále nesmíme zapomenout na daň z příjmu fyzických osob, kterou řeší zákon 586/1992 Sb. Zákon České národní rady o daních z příjmu. Poplatníky jsou jak osoby fyzické, tak i právnické.

V případě fyzických osob, je povinnost odvádět daň z příjmu, pokud je fyzická osoba daňovým rezidentem České republiky – má na území České republiky bydliště nebo se zde obvykle zdržuje¹⁵. Daňová povinnost se vztahuje na příjmy plynoucí ze zdrojů na území České republiky a také ze zahraničí. [23]

Předmětem daně z příjmů fyzických osob jsou příjmy:

¹⁵ Pobývají na území České republiky alespoň 183 dnů.



- ze závislé činnosti,
- ze samostatné činnosti,
- z kapitálového majetku,
- z nájmu,
- ostatní příjmy.[23]

Ostatními příjmy se rozumí příjmy, při kterých dochází ke zvýšení majetku, pokud nejde o příjmy ze samostatné činnosti a příjmy z nájmu. Ostatními příjmy jsou zejména příjmy z příležitostných činností nebo nájmu movitých věcí a také příjmy z úplatného převodu. [23]

Pro fyzické osoby sazba daně pro samostatný základ daně činí 15 %, vypočítá se jako součet daně snížené o slevy na dani. [23]

Druhá část zákona č. 586/1992 se vztahuje na daň z příjmu právnických osob. Zde je poplatníkem:

- právnické osoba,
- organizační složka státu,
- podílový fond,
- podfond akciové společnosti,
- fond penzijní společnosti,
- svěřenský fond,
- jednotka založená nebo zřízená poplatníkem,
- fond ve správě Garančního systému finančního trhu. [23]

V případě právnické osoby jsou předmětem daně příjmy z veškeré činnosti a z nakládání s veškerým majetkem, pokud to zákonem není stanoveno jinak. Do samostatného základu daně se zahrnují veškeré příjmy z podílů na zisku, včetně daně sražené v zahraničí. Sazba daně u právnických osob činí 19 %. Vypočítá se jako součet základu daně sníženého o položky snižující základ daně a o odčitatelné položky od základu daně. [23]

4.1.4 Zdravotní pojištění

Zdravotní pojištění můžeme vykládat jako daň, která slouží k úhradě zdravotní péče. V případě zaměstnance představuje daň celkem 13,5 % vyměřovacího základu zaměstnance, z toho pak 4,5 % hradí zaměstnanec, zbytek zaměstnavatel - 9 %. [24]



Pokud se jedná o osoby samostatně výdělečně činné (dále jen OSVČ) nebo osoby bez zdanitelných příjmů (dále jen OBZP), tak ty si musí zdravotní pojištění hradit samy. V případě OBZP pojistné představuje také 13,5 % vyměřovacího základu, u OSVČ se za vyměřovací základ považuje 50 % z částky rozdílu mezi příjmy a výdaji potřebných k zajištění příjmů ze samostatně výdělečné činnosti. Vyměřovací základ u OBZP pak odpovídá výši minimální mzdy. [24]

V případě osob v invalidním, starobním důchodu, případně v důchodovém věku nebo u osob, které pobírají vdovský, vdovecký nebo sirotčí důchod atd, pak zdravotní pojištění hradí stát. [24]

4.1.5 Sociální pojištění

Sociální pojištění se skládá ze tří různých odvodů:

- pojistné na důchodové zabezpečení,
- pojistné na nemocenské pojištění,
- příspěvek na státní politiku zaměstnance.[25]

Poplatníci jsou zaměstnanci, zaměstnavatelé, OSVČ, OBZP a dobrovolní účastníci důchodového pojištění. [25]

Pro zaměstnance sociální pojištění činí celkem 31,5 % vyměřovacího základu, kde 6,5 % si platí sami a zbytek za ně odvádí zaměstnavatel v poměru:

- 2,1 % na nemocenské pojištění,
- 21,5 % na důchodové pojištění,
- 1,2 % na státní politiku zaměstnance. [25]

Pro OSVČ a OBZP platí povinnost odvádět pouze důchodové pojištění a příspěvek na státní politiku zaměstnance. Nemocenské pojištění je pro ně dobrovolné, jestliže se však rozhodnou neplatit, nemají nárok na mateřskou ani na nemocenskou. [25]

Při výpočtu minimálních záloh vycházíme z průměrné mzdy, aktuální pro rok 2022 činí 38 911 Kč, kde minimální vyměřovací základ představuje čtvrtinu průměrné mzdy – 9 728 Kč. [25] [26]



V případě vedlejší činnosti, například studenti nebo lidé pobírající důchod, činí minimální výše záloh desetinu mzdy, která se pak vynásobí 29,9 %, minimální měsíční záloha tak momentálně činí 1137 Kč. Pro osoby bez zdanitelných příjmů není třeba platit důchodové pojištění, tato doba se vám však nepočítá do důchodu. [25] [26]

4.2 Analýza nákladů

Dále bychom chtěli udělat rozbor provozních nákladů dopravce. Obecně dělíme náklady na:

- variabilní,
- fixní.

Pro variabilní náklady platí, že jsou přímo závislé na úrovni činnosti nebo objemu práce, jako jsou daně a provozní náklady.

Provozními náklady se rozumí náklady spojené s provozováním podniku, v případě leteckého dopravce jsou to náklady na:

- pohonné hmoty,
- pronájem letadel (pokud letadlo není ve vlastnictví),
- údržbu a náhradní díly,
- pojištění,
- personál, včetně nákladů na školení posádek,
- pozemní a obchodní odbavení,
- ostatní.

Na rozdíl od variabilních, fixní náklady jsou konstantní, to znamená že se nemění v závislosti na výstupu firmy. Příkladem fixních nákladů jsou náklady na pronájem letadla, skladu nebo budovy, mohou se sem zahrnout i mzdy zaměstnanců, pokud jsou fixní.

4.2.1 Provozní náklady obchodního dopravce

Zde bychom chtěli podrobněji popsat jednotlivé položky provozních nákladů obchodního provozovatele.

Náklady na pohonné hmoty úzce souvisí s cenou ropy, vnějšími faktory a s ekonomickými krizemi, jinými slovy, cena paliva je určována světovým trhem. Samotný provozovatel ji musí



prostě přijmout. Pro provozovatele obchodní letecké dopravy představují náklady na palivo významnou finanční část a narůst nákladů ho dokonce může přivést až na pokraj existence.

V případě nákladů na pronájem letadla je potřeba uvažovat obsah smlouvy, jaké vybavení je zahrnuto v ceně a jaké není. Další podstatnou informací je i délka nájmu, kdy nejvíce záleží na stáří letadla. Nová letadla se pronajímají na delší dobu – 12 až 16 let, starší – 4 až 8 let. Cenu za leasing si pak můžeme představit jako pravidelné splátky zahrnující splátky pořizovací ceny majetku, leasingovou marži pronajímatele a náklady pronajímatele spojené s majetkem, kam můžeme zahrnout úroky z úvěru, poplatky bance a jiné správní poplatky. Samotný pronájem letadla, př. leasing může být finanční nebo operativní. [27]

V případě finančního leasingu jde o pronájem, kde po skončení doby pronájmu dochází k odkupu najaté věci a s tím spojený i přenos povinností spojených s udržováním letadla v provozuschopném stavu. Hlavní nevýhodou u tohoto typu pronájmu je, že se délka pronájmu většinou kryje s dobou ekonomické životnosti letadla, v tomto případě pak provozovateli vznikají náklady a povinnosti spojené s utilizací letadla.

U operativního leasingu při pronájmu nedochází k odkupu majetku. Zde po skončení doby pronájmu dochází k jeho vrácení. V případě nákladů na udržování letadla v provozuschopném stavu mohou být náklady buď na straně vlastníka (pronajímatele) nebo smluvní domluvené na nájemci.

Letadla obchodního provozovatele musí být udržována tak, aby vyhověla mezinárodním a národním požadavkům kladeným na bezpečnost a spolehlivost, a aby tomu odpovídala a byla přípustná pro provoz musí provozovatel zajistit provedení předepsané údržby. Postup stanovený výrobcem motorů, vrtulí a letadla a k tomu přidané praktické zkušenosti provozovatele tvoří program údržby.

Program údržby následovně podléhá schválení úřadem, který pak vydá certifikát letové způsobilosti a předložením dokladů o provedení předepsané údržby provozovatel dostane Osvědčení o provedení kontroly letové způsobilosti. Samotné náklady na údržbu a náhradní díly nebo rezervy na údržbu, zahrnují kalendářní platby za údržbu dle naplánovaného programu údržby a také platby na základě utilizace. Samotná údržba může být provedena na bázi dopravce nebo zajištěná externě – na základě smlouvy s místním MRO. V případě



dopravce provázejícího obchodní leteckou dopravu se uvedené náklady rozšiřují o náklady na organizaci zodpovědnou za zachování a řízení letové způsobilosti (CAMO).

Požadavky na pojištění jsou dané nařízením Evropského parlamentu a Rady ES č. 785/2004 o požadavcích na pojištění leteckých dopravců a provozovatelů letadel. V případě obchodní letecké dopravy by provozovatel měl zajistit ochranu spotřebitele, což znamená, že pojištění musí pokrývat odpovědnost leteckého dopravce, pokud se jedná o cestující, zavazadla, náklad a třetí osoby. Pojistné krytí pak činí:

- ve vztahu k cestujícím, nejméně 250 000 ZPČ¹⁶ na jednoho cestujícího.
- ve vztahu k zavazadlům, nejméně 1 000 ZPČ na jednoho pasažéra, ve vztahu k nákladu, nejméně 17 ZPČ na jeden kilogram. [28]

Pojištění odpovědnosti ve vztahu ke třetím osobám závisí na maximální vzletové hmotnosti (kg) (dále jen MVH), pak minimální pojištění činí (v mil. ZPČ):

- MVH < 500 – 0,75,
- MVH < 1000 – 1,5,
- MVH < 2700 – 3,
- MVH < 6000 – 7,
- MVH < 12000 – 18,
- MVH < 25000 – 80,
- MVH < 50000 – 150,
- MVH < 200000 – 300. [28]

Náklady na personál zahrnují mzdy posádek, zaměstnanců provozu a také náklady na školení. Podle nařízení (EU) č. 965/2012, složení posádky a její počet nesmí být menší než minimum uvedený v letové příručce, případně v provozních omezeních pro určité letadlo.[2]

U nákladů na pozemní odbavení budou pro leteckou společnost rozhodujícími faktory cena a kvalita nabízených služeb. Náklady na odbavení většinou představují paušální měsíční částku, kterou provozovatel vyjednal s příslušnou handlingovou společností. V případě leteckých společností provozujících aerotaxi budou náklady na handling variabilní.

¹⁶ Pod zkratkou ZPČ rozumíme zvláštní práva čerpaní nebo potenciální nárok na volně směnitelné měny členů Mezinárodního měnového fondu.



Mezi ostatní náklady se dají zahrnout poplatky spojené s pronájmem budovy a skladu pro náhradní díly, clení náhradních dílů, elektřina, topení, voda, letištní a navigační poplatky, kompenzace cestujícím, zajištění přípravy příslušné dokumentace, ubytování posádek atd.

4.2.2 Provozní náklady neobchodního a zvláštního dopravce

V případě neobchodního a zvláštního provozovatele budou hlavním rozdílem od obchodního provozovatele náklady na pronájem letadla, pojištění, údržba, personál a pozemní odbavení.

Co se týče pronájmu letadla, zde půjde spíše o vlastnictví, což znamená, že žádnou měsíční rentu tyto provozovatelé neodvádějí. V tomto případě bude mít vlastník letadla daňové odpisy, které se vypočítají podle Zákona o daních z příjmu. Podle něj je pak dlouhodobý hmotný majetek rozdělen do šesti odpisových skupin, kde každá pak má předepsanou dobu používání a odpisové sazby, samotná sazba se pak vztahuje ke vstupní ceně. V našem případě bude platit 3. odpisová skupina s délkou odpisu 10 let. [23]

Minimální náklady na pojištění tvoří pojištění odpovědnosti nebo povinné ručení, havarijní nebo pojištění samotného pilota není nařízením stanoveno. [2]

Odlíšné budou pak i náklady na údržbu. Provozovatelé neobchodního a zvláštního provozu mohou klidně využít služby subdodavatelů místo toho, aby zřídili interní oddělení pro řízení a zachování letové způsobilosti. Z požadavků daných výrobcem letadla, motorů a vrtulí, které se vztahují k letovým hodinám nebo cyklům a požadavkům na kontrolní údržbu, která se provádí jednou ročně, budou provozovatelé muset zajistit kontrolu letadla přibližně jednou za 50 letových hodin. Počet letových hodin však závisí na požadavcích výrobce. Jinými slovy, náklady na údržbu přímo souvisí s frekvencí létání.

V případě nákladů na personál většinou minimální požadovaná posádka letadla se skládá ze samotného pilota, avšak minimální počet je stanoven provozní příručkou letadla. Co se týče nákladů na pozemní odbavení, je rozhodujícím faktorem cena, a proto se při výběru letiště soustředí na letiště s nejlevnějším odbavením, případně žádným.



5. Popis finančních výnosů

Následující kapitola se věnuje tvorbě matematického vzorce, který pak umožní vypočítat a následně porovnat finanční výnosy jednotlivých druhů provozu. Při návržení vycházíme z legislativních požadavků a s tím spojených minimálních nákladů.

Samotné výnosy firmy představují náklady na provádění letu a marže, kde poslední bude představená konstantou, neboť na účely této práce nemá vliv a vzhledem k tržní povaze evropské ekonomiky není regulovaná. Vzorec 5.1 představuje základní popis nabídky:

$$A = X + c + DPH, \quad (5.1)$$

kde A je nabídka, případně finanční výnosy, X představuje náklady na provedení letu, DPH je daň z přidané hodnoty, kterou provozovatel platí při nákupu některých služeb a za dodání svých, služeb a c představuje konstantu – marže, založenou firmou.

5.1 Finanční výnosy obchodního dopravce

V případě obchodního dopravce, proměnná X představující součet všech dílčích nákladů:

$$X = O + Pp + Pgs + Ps + ZO + F + M + I + H, \quad (5.2)$$

kde O je náklady na pohonné hmoty, Pp představuje náklady na mzdu posádky, Pgs je náklady na mzdu ostatních zaměstnanců, Ps představuje náklady na školení posádek, ZO ¹⁷ představuje náklady spojené se zvláštním oprávněním k nějaké činnosti, F je náklady na pronájem letadla, M představuje náklady za servis údržby letadla a náhradní díly, I je náklady na pojištění a H představuje náklady na pozemní odbavení.

V případě nákladů spojených se zvláštním oprávněním, kdy se jedná například o výdaje dopravce při zavádění speciálních systémů a postupů spojených s požadavky nařízení (EU)

¹⁷ V případě provozovatele, který neprovozuje žádný vysoce rizikový provoz, budou položky odpovídající za náklady s tím spojené nulové.



č. 965/2012. Samotná proměnná SPA se pak bude měnit v závislosti na činnosti, pro kterou potřebujeme zvláštní oprávnění.

Náklady na údržbu jsou tvořeny servisem, spotřebním materiálem a náhradními díly. Pro snadnější výpočet nákladů na údržbu jednotlivého letadla zavedeme proměnnou f , která představuje náklady na průběžnou údržbu a závisí na množství letů jednotlivého letadla. Koeficient n představuje množství letů a nabývá následujících hodnot:

- $n = 0$, při malém množství letů
- $n = 1$, při středním a vysokém množství letů.

Pak vzorec pro výpočet průběžné údržby:

$$f = a * n, \quad (5.3)$$

kde f je náklady na průběžnou údržbu, a představuje náklady na spotřební materiál a náhradní díly jednotlivého letadla a n je koeficient množství letů.

Pak hodnota f bude:

- $f = 0$, při nízké frekvence létání,
- $f = a$, při střední a vysoké frekvence létání.

Při nízkém provozu bude průběžná údržba probíhat zřídka, a proto s ní při výpočtu nepočítáme. Naopak, při středním, případně vysokém množství letů, bude průběžná údržba probíhat častěji a v případě našeho výpočtu však maximálně jednou.

Po dosažení jednotlivých proměnných náklady na provedení letu lze vypočítat následovně:

$$X = [(spotřeba\ letadla * S) * cena\ paliva] + ((FOsazba + CPTsazba + Xc * CWsazba) * T) + ((Xgs * GSsazba) * T) + ((Xs * Pssazba) * T) + ZO + (F * 0,21)/(počet\ letů) + ((Mměsíční\ paušál + f) * 0,15) + Iměsíční\ paušál + ((Hměsíční\ paušál)/(počet\ letů) * 0,15)], \quad (5.4)$$

kde S je vzdálenost mezi jednotlivými letišti, $FOsazba$ je součet hodinové sazby druhého pilota a odpracovaných hodin v rámci letu, $CPTsazba$ součet hodinové sazby vedoucího letounu a odpracovaných hodin v rámci letu, Xc představuje počet palubních průvodčích, CW je součet hodinové sazby palubního průvodčího a odpracovaných hodin v rámci letu, T je pracovní doba, Xgs představuje počet ostatních zaměstnanců potřebných pro provoz,



GS je součet hodinové sazby ostatních zaměstnanců a odpracovaných hodin v rámci letu, X_s je počet školitelů, P_s je součet hodinové sazby školitelů a odpracovaných hodin, F je smluvní cena za pronájem letadla, M je smluvní cena za servis údržby letadla, f je náklady na průběžnou údržbu I je smluvní cena za pojištění a H představuje smluvní cenu za odbavení/poplatek za odbavování.

Finanční výnosy obchodního dopravce pak:

$$\begin{aligned} A = & [(spotřeba\ letadla * S) * cena\ paliva] + ((FOsazba + \\ & CPTsazba + Xc * CWsazba) * T) + ((Xgs * GSSazba) * T) + \\ & ((Xs * Pssazba) * T) + ZO + (F * 0,21)/(počet\ letů) + \\ & ((Mměsíční\ paušál + f) * 0,15) + Iměsíční\ paušál + \\ & ((Hměsíční\ paušál)/(počet\ letů) * 0,15)] + c \end{aligned} \quad (5.5)$$

Ze vzorce je vidět závislost finančních výnosu letecké společnosti na nákladech a vložení marže.

5.2 Finanční výnosy neobchodního a zvláštního dopravce

Vzhledem k legislativním požadavkům lze minimální náklady na provoz jednoho letu u neobchodního, př. zvláštního provozovatele představit následovně:

$$X = O + Pp + Pgs + F + M + I + H, \quad (5.6)$$

kde O je náklady na pohonné hmoty, Pp představuje náklady na mzdu posádky, Pgs je náklady na mzdu ostatních zaměstnanců, F je náklady na pronájem letadla, M představuje náklady na údržbu a náhradní díly, I je náklady na pojištění a H představuje náklady na pozemní odbavení.

V našem případě jsou náklady na pronájem letadla představeny daňovými odvody. Proměnná Pp bude záviset na typu letadla a bude se skládat ze součinu hodinové sazby velitele letadla a hodinové sazby druhého pilota a odpracovaných hodin v rámci letu. Může se jednat i o jedno pilotní provoz, pokud to typový certifikát letadla dovoluje. Pozemní odbavení pak představuje poplatek za službu, nikoliv paušální měsíční částku, jejíž velikost závisí na letišti operování.



Po dosažení jednotlivých proměnných vypadá vzorec pro výpočet minimálních nákladů na jeden let následovně:

$$\begin{aligned} X = & [((\text{spotřeba letadla} * S) * \text{cena paliva}) \\ & + (FO\text{sazba} + CPT\text{sazba}) * T) \\ & + ((Xgs * GS\text{sazba}) * T) + F + ((M + f)) * 1,15) \\ & + \text{Iměsíční paušál} + (H * 1,15)], \end{aligned} \quad (5.7)$$

Finanční výnosy za jeden let u neobchodního provozovatele pak lze vypočítat následovně:

$$\begin{aligned} A = & [((\text{spotřeba letadla} * S) * \text{cena paliva}) + (Xp * Psazba) * T) \\ & + ((Xgs * GS\text{sazba}) * T) + F + () \\ & + ((M\text{měsíční paušál} + f) * 1,15) \\ & + \text{Iměsíční paušál} + (H * 1,15)] + c \end{aligned} \quad (5.8)$$

kde Xp je počet pilotů, který dan provozní příručkou letadla. Pokud letadlo předpokládá jedno pilotní provoz, $Psazba$ představuje hodinovou sazbu pilota/instruktorů.

V případě zvláštního provozu bude mít provozovatel ještě míň. Vzhledem k provozované činnosti většinou jde o jedno pilotní letadlo, zde nepotřebujeme provozní personál na zemi a pozemní odbavení. Provozní náklady lze představit následujícím vzorcem:

$$\begin{aligned} X = & ((\text{spotřeba letadla} * S) * \text{cena paliva}) + (\text{Pilot sazba} * T) \\ & + () + ((M\text{měsíční paušál} + f) * 1,15) + F \\ & + \text{Iměsíční paušál}, \end{aligned} \quad (5.9)$$

Pak vzorec pro finanční výnosy zvláštního provozovatele vypadá následovně:

$$\begin{aligned} A = & [((\text{spotřeba letadla} * S) * \text{cena paliva}) + (\text{Pilot sazba} * T) \\ & + () + ((M\text{měsíční paušál} + f) * 1,15) + F \\ & + \text{Iměsíční paušál}] + c. \end{aligned} \quad (5.10)$$



5.3 Finanční výnosy při nelegálním provozu

Jednou z motivací k provedení nelegální činnosti je obohacení se prostřednictvím úspory na provozních nákladech a vyhýbání se dani. Dále zde budou popsány finanční výnosy při provozu dle zmiňovaných scénářů, viz podkapitola 3.3.

Scénář 1 – nelegální provoz obchodního dopravce:

Zde předpokládáme provoz držitele AOC, který splňuje legislativní požadavky, ale překračuje provozní licenci. Příkladem může být přeprava nebezpečného zboží provozovatelem, jehož licence tuto činnost nedovoluje. Tuto činnost pak lze považovat za nelegální.

Úsporu pro dopravce při této činnosti představují potenciální náklady na:

- zavedení a zajištění programu výcviku pro veškerý dotčený personál,
- zavedení provozních postupů pro bezpečné zacházení s nebezpečným zbožím.[2]

Pak lze finanční výnosy tohoto dopravce představit následovně:

$$\begin{aligned} A = & [(spotřeba\ letadla * S) * cena\ paliva] + ((FOsazba + \\ & CPTsazba + Xc * CWsazba) * T) + ((Xgs * GSsazba) * T) + \\ & ((Xs * Pssazba) * T) + ZO + (F * 0,21)/(počet\ letů) + \\ & ((Mměsíční\ paušál + f) * 0,15) + Iměsíční\ paušál + \\ & ((Hměsíční\ paušál)/(počet\ letů) * 0,15)] + c \end{aligned} \quad (5.11)$$

Jednotlivé proměnné se shodují vzorcem pro výpočet finančních výnosů obchodního dopravce, rozdílem je proměnná ZO, která představuje úsporu nákladů vzniklých při získání oprávnění k transportování nebezpečného zboží.

Scénář 2 – nelegální provoz obchodního dopravce:

Následující scénář předpokládá provoz obchodního dopravce, který nespĺňuje legislativní požadavky. Zvolili jsme jako příklad provoz obchodního dopravce, který nemá dostatečný počet zaměstnanců.

Zde pak úsporu představují náklady na zaměstnance, vzorec pro výpočet finančních výnosů pak:



$$\begin{aligned} A = & [(\text{spotřeba letadla} * S) * \text{cena paliva}) \\ & + (FO\text{sazba} + CPT\text{sazba} + Xc * CW\text{sazba}) * T , \\ & + (Xgs * GS) * GS\text{sazba}) * T + (F * 0,21) + () \\ & + (M\text{měsíční paušál} + f) * 0,15) \\ & + \text{Iměsíční paušál} \\ & + (H\text{měsíční paušál}) / (\text{počet letů}) * 0,15] + c , \end{aligned} \quad (5.12)$$

kde je parametr Xgs menší než minimální potřebné množství personálu pozemního provozu.

Scénář 3 – nelegální provoz neobchodního dopravce:

Třetí scénář předpokládá schválený provoz letecké školy, která provádí obchodní let letadlem letecké školy. Zde pak úsporu pro provozovateli tvoří menší provozní náklady. Vzorec pro výpočet finančních výnosu pak vypadá takto:

$$\begin{aligned} A = & [(\text{spotřeba letadla} * S) * \text{cena paliva}) + (\text{Pilot sazba}^{18} * T) \\ & + (Xgs * GS\text{sazba}) * T +) + (M\text{měsíční paušál} \\ & + f) * 0,15) + F + \text{Iměsíční paušál} + (H * 0,15)] \\ & + c , \end{aligned} \quad (5.13)$$

Scénář 4 – nelegální provoz neobchodního dopravce:

Čtvrtý scénář předpokládá rekreační let s platícími cestujícími. Zde úsporu tvoří provozní náklady, ale vzniká spotřební daň. Vzorec pro výpočet finančních výnosu v tomto případě lze pak představit následovně:

$$\begin{aligned} A = & [(\text{spotřeba paliva} * S) * \text{cena paliv} + SPD) \\ & + (\text{Pilot sazba} * T) + (Xgs * GS\text{sazba}) * T +) \\ & + (M\text{měsíční paušál} + f) * 0,15) + F \\ & + \text{Iměsíční paušál} + (H * 0,15)] + c , \end{aligned} \quad (5.14)$$

kde SPD představuje spotřební daň, její výše 12 840 Kč za 1000 litrů. Činnosti osvobozené od spotřební daně jsou popsány v podkapitole 4.1.2.

¹⁸ Předpokládáme provoz jednopilotního letadla.



Scénář 5 – nelegální zvláštní provoz:

Tady předpokládáme provoz letadla mimo stanovenou činnost, v našem případě – let s platícími cestujícími na palubě, což není v rozsahu schválených činnosti pro zvláštní provoz. Zde úsporu tvoří provozní náklady. Finanční výnosy si pak lze představit následovně:

$$\begin{aligned} A = & [((\text{spotřeba letadla} * S) * \text{cena paliva}) + (\text{Pilot sazba}^{19} * T) \\ & + () + ((\text{Mměsíční paušál} + f) * 0,15) + F \\ & + \text{Imměsíční paušál}] + c. \end{aligned} \quad (5.15)$$

5.3.1 Provozní náklady neobchodního a zvláštního dopravce

Z výše zmiňovaných scénářů nelegálního provozu je vidět, že výdej při nelegálním provozu tvoří úspora na provozních nákladech a v podstatě tuto úsporu lze brát jako marži provozovatele při nelegální činnosti.

¹⁹ Předpokládáme provoz jednopilotního letadla.



6. Stanovení odhadu ekonomického dopadu nelegální dopravy na stat

Předchozí kapitola se věnuje popisu finančních výnosu jak u legálního provozu, tak i nelegálního. Neobsahuje však podrobný popis daně, jejíž neodvádění tvoří ekonomický dopad na stát. Zde bychom chtěli popsat jednotlivé provozy z hlediska daně. Následně při popisu nelegální činnosti budeme schopni odhadnout její dopad na stát.

6.1 Popis daně vznikající při provozu letadla

Při leteckém provozu v nezávislosti na druhu provozu vznikají následující odvody:

- DPH,
- daň z příjmu,
- sociální a zdravotní pojištění.

Jejich velikost závisí na výnosech a nákladech provozovatele.

6.2 Výpočet daně

Následující podkapitola se bude věnovat výpočtu daně vznikající při provozu. Při výpočtu budeme vycházet z parametru poptaného letu, viz kapitola 3. Za účelem porovnání výsledných dat, vstupní parametry (viz tabulka 6) pro každý druh provozu zůstanou stejné²⁰.

Tabulka 6: Charakteristiky letadla [29, 30]

Kapacita	1C+3PAX
Maximální dolet	714 NM (1830,21 km)
Cestovní rychlost	122 KIAS (225,7 km/h)
Spotřeba paliva	10 GPH (37,8 l/h)
Cena nákupu	127 289 dolarů (3 001 475 Kč ²¹)
Cena wet-leasingu	298 dolarů (7027 Kč/měsíc)

²⁰ Vyjma ceny letu

²¹ 1USD/23,58CZK kurz ČNB dne 19.11.2022



6.2.1 Výpočet daně při obchodním provozu

Při výpočtu daně vznikající obchodnímu provozovateli, vycházíme z následujících charakteristik poptaného letu, viz tabulka 7:

Tabulka 7: Charakteristiky poptaného letu - obchodní provozovatel [Vlastní zpracování]

Počet cestujících	2PAX
Vzdálenost (Praha - Brno)	203 km
Cena	25 000 Kč
Letiště odletu	Praha Ruzyně
Letiště příletu	Brno Tuřany

V případě obchodního dopravce, před tím než dojde k provedení letu, musí být let správně připraven. Plánování a jeho postupy musí být založené na informaci z Provozní příručky. Účelem plánování je na základě informací o letu a letadle stanovit vhodnou trať a určit výšku, vertikální profil a potřebné množství paliva.

Při stanovení tratí vycházíme z vybavení a výkonnosti letounu, požadavků na záložní letiště a poskytované služby, kterými jsou meteo a řízení letového provozu. Dále nás budou zajímat i způsobilost letiště destinace, kde potřebujeme vědět fyzikální vlastnosti ploch, cenu a dostupnost paliva, handling, nouzové prostředky, poskytované služby atd. [31]

Při stanovení množství paliva potřebujeme znát reálnou spotřebu letadla, rychlost, hmotnosti cestujících a nákladu, meteorologické podmínky, postupy a omezení daná letovými provozními službami. Celkové množství paliva pak lze rozdělit podle částí letu na:

- o palivo pro poježdění,
- o traťové palivo (včetně paliva pro vzlet a stoupání),
- o let na záložní letiště,
- o záložní palivo (konečná záloha (45 min), dodatečné palivo (vyčkávání na náhradním letišti 15 min, včetně přiblížení a přistání))
- o mimořádné palivo. [31]

Uvažováním výše zmíněného nákladu na palivo vypočítáme následovně:



$$\text{Náklady na palivo} = (\text{spotřeba paliva} * t) * \text{cena paliva}, \quad (6.1)$$

kde t je doba letu, která zahrnuje dobu letu na náhradní letiště, konečnou zálohu, vyčkávání na náhradním letišti a dobu, kterou letadlo potřebuje na poježdění a případné vyčkání na povolení ke vzletu. Cena leteckého paliva AVGAS 100LL na 21. listopadu 2022 je 43Kč/l. Po dosažení hodnot: [32]

$$\text{Náklady na palivo} = (37,8 * 2,73) * 43 = 4885 \text{ Kč}, \quad (6.2)$$

Náklady na posádku budou představeny součtem hodinové sazby velitele letadla a odpracovaných hodin v rámci letu. Do odpracovaných hodin zahrnujeme dobu letu včetně předletové přípravy, která podle vyhlášky č. 46/2006 o bezpečnostní letové normě činí nejméně 60 minut na mateřském letišti a 45 minut na ostatních letištích. Pak náklady na posádku: [33]

$$\text{Náklady na posádku} = \text{CPTsazba} * (t + \text{předletová příprava}), \quad (6.3)$$

Po dosažení hodnot:

$$\text{Náklady na posádku} = 800 * 3,48 = 2784 \text{ Kč}. \quad (6.4)$$

Náklady na pozemní personál budou představeny součtem hodinové sazby personálem potřebného pro provoz obchodního letu a odpracovaných hodin v rámci letu. Tímto personálem je:

- odpovědný vedoucí pracovník,
- osoba odpovědná za zajištění shody s příslušnými legislativními požadavky,
- pracovník/ce organizace odpovědné za řízení a zachování letové způsobilosti,
- pracovník/ce provozního dispečinku,
- pracovník/ce navigačního oddělení.

Pro účely výpočtu budeme předpokládat, že odpovědný vedoucí a osoba odpovědná za shodu s legislativními požadavky mají stejnou hodinovou sazbu – 300 Kč/h, ostatní zaměstnanci – 250 Kč/h. Pak náklady na personál: [34]



$$\text{Náklady na poz. personál} = (X_o * \text{Osazba} + X_{gs} * \text{GSsazba}) * t, \quad (6.5)$$

kde X_o je množství osob odpovědných za provoz a shodu s legislativními požadavky, Osazba představuje hodinovou sazbu odpovědných osob za provoz a shodu, X_{gs} je množství ostatního personálu a GSsazba je hodinová sazba ostatního personálu.

Po dosažení získáme:

$$\begin{aligned} \text{Náklady na poz. personál} &= (2 * 300 + 3 * 250) * 3,48 \\ &= 4\,690 \text{ Kč} \end{aligned} \quad (6.6)$$

Náklady na pořízení letadla představují měsíční leasingovou splátku. Zde předpokládáme, že letadlo bylo pronajato bez posádky, formou tzv. wet-leasing. Samotnou splátku odhadneme na základě stáří letadla a nákupní ceny, která činí 3 001 475 Kč. Vzhledem k staří letadla, v našem případě půjde o nájem na dobu 4 let a proto nákupní cenu vydělíme 4 a dostaneme předpokládanou roční částku za pronájem tohoto letadla. Roční částku následně vydělíme 12 a pak 31 a získáme tak částku odpovídající nákladům na letadlo pro daný let – 2017 Kč.

Náklady na pořízení letadla představují měsíční leasingovou splátku. Zde předpokládáme, že letadlo bylo pronajato bez posádky, formou tzv. wet-leasing. Samotnou splátku odhadneme na základě stáří letadla a nákupní ceny, která činí 3 001 475 Kč. Vzhledem k staří letadla, v našem případě půjde o nájem na dobu 4 let a proto nákupní cenu vydělíme 4 a dostaneme předpokládanou roční částku za pronájem tohoto letadla. Roční částku následně vydělíme 12 a pak 31 a získáme tak částku odpovídající nákladům na letadlo pro daný let – 2017 Kč.

Náklady na údržbu závisí na množství letů, neboť povinnost provádět pravidelné prohlídky závisí na náletech. Abychom zjistili náklady na údržbu, poptali na cenu roční údržby 6 společností. Rozhodovacími faktory při výběru firem byli, aby společnost držela oprávnění ÚCL ČR podle Části 145 a takže splňovala limity dané typem letadla:

- DSA a.s. (CZ.CAMO.0005),
- Aeroengine a.s. (CZ.145.0118),
- Herbst Aero a.s. (CZ.145.0066),
- Time Air a.r.o. (CZ.145.0065),



- Aircraft Service Klatovy spol.s r.o (CZ.145.0051),
- Ibex, s.r.o. (CZ.145.0091).

Podle nabídky od Herbst Aero cena za servis údržby letadla bude stát 62 130 Kč, za předpokladu ročního náletu, který stanoví 150 letových hodin.

V případě obchodní letecké dopravy, musí pojištění pokrývat škody ve vztahu ke třetím osobám a také k cestujícím, nákladu a zavazadlům. Dále lze pojištění rozšířit na posádky, válečné havárie a pojištění trupu letadla. Toto pojištění ročně vyjde na 22 tis. dolarů nebo 520 tis. Kč ročně, měsíční paušál pak 43 381 Kč. V případě přepočtu pro náš let – 1399 Kč. [35]

Pro náklady na handling použijeme již známou částku, viz kapitola 3. Pak tabulka 8 představuje

Tabulka 8: Provozní náklady obchodního dopravce [Vlastní zpracování]

Náklady na palivo	4437Kč
Náklady na posádku (CPT)	2784 Kč (800 Kč/h ²²)
Náklady na pozemní personál	4690 Kč
Náklady na letadlo (wet-leasing)	2017 Kč
Náklady na údržbu	167 Kč
Náklady na pojištění	1399 Kč
Náklady na handling	3000 Kč
Celkem za měsíc	18 494 Kč

Vzhledem k tomu, že cena letu byla zjištěna při poptávce nelegálního letu a náklady obchodního dopravce jsou vyšší než náklady nelegálního dopravce, lze jistě říct, že obchodní dopravce let za stejných vstupních podmínek bude nabízet za vyšší cenu. Výpočet nákladu zároveň potvrzuje, že nelegální dopravce nabízí atraktivnější ceny pro zákazníka, na rozdíl od obchodního dopravce.

²² Hrubá mzda



Abychom zjistili reálnou cenu, poptali jsme let u legálního dopravce. Cenová nabídka pak je 25000 Kč²³. Tuto nabídku budeme používat jako tržbu obchodního dopravce.

Při výpočtu daně začneme položkou, kdy je zaměstnavatel povinen odvádět sociální a zdravotní pojištění, v našem případě:

$$\text{Sociál. pojištění} = (2784 * 0,248) + (4690 * 0,248) = 1853 \text{ Kč}, \quad (6.7)$$

$$\text{Zdravotní pojištění} = (2784 * 0,09) + (4690 * 0,09) = 673 \text{ Kč}. \quad (6.8)$$

Základ daně si pak můžeme představit jako rozdíl celkových tržeb a nákladu, v našem případě:

$$\text{Základ daně} = 25000 - 18494 - 1853 - 673 = 3980 \text{ Kč}, \quad (6.9)$$

Pak daň z příjmu činí 19%²⁴ od základu daně:

$$\text{Daň z příjmu} = 3980 * 0,19 = 756 \text{ Kč}, \quad (6.10)$$

Vzhledem k tomu, že má provozovatel roční příjem větší než 1 mil. Kč, musí se přihlásit k dani z přidané hodnoty (DPH). Odvod DPH si lze pak představit jako rozdíl DPH na vstupu a DPH na výstupu:

$$\text{DPH na výstupu} = 25000 * 0,15 = 3750 \text{ Kč}, \quad (6.11)$$

$$\begin{aligned} \text{DPH na vstupu} &= (167 * 0,15) + (3000 * 0,15) + (2017 * 0,21) \\ &= 899 \text{ Kč}, \end{aligned} \quad (6.12)$$

$$\text{Odvod DPH} = 3750 - 899 = 2851 \text{ Kč}. \quad (6.13)$$

²³ Společnost, která poskytla cenu legálního letu by nechtěla uvádět své jméno jako zdroj dat v rámci diplomové práce.

²⁴ Pro právnickou osobu



Podle vstupních podmínek a nákladů je celkový odvod na daních součtem zdravotního a sociálního pojištění, daně z příjmu a odvodu DPH:

$$\text{Celkový odvod} = 1853 + 673 + 756 + 2851 = 6133 \text{Kč.} \quad (6.14)$$

6.2.2 Výpočet daně při nelegálním provozu

Při výpočtu daně vznikající při nelegálním provozu, vycházíme z následujících charakteristik poptaného letu, viz tabulka 9:

Tabulka 9: Charakteristiky poptaného letu - nelegální provozovatel [Vlastní zpracování]

Počet cestujících	2PAX
Vzdálenost (Praha - Brno)	203 km
Cena	17 000 Kč
Letiště odletu	Praha Ruzyně
Letiště příletu	Brno Tuřany

Vstupní charakteristiky letadla zůstanou stejné, viz tabulka 6. Při výpočtu požadované zásoby paliva, včetně neočekávaných okolností, bychom měli vycházet z předpovědi meteorologických podmínek, očekávaného směřování a provozního zdržení ovlivněného ŘLP a dalších provozních podmínek, které mohou oddálit přistání. Do zásoby započítáme dobu letu na náhradní letiště a předpokládané náklady na palivo pak budou 2958 Kč.

Vzhledem k primární činnosti lze předpokládat, že bude let proveden instruktorem školy. Náklady na posádku pak tvoří součet hodinové mzdy instruktora a délky letu. Samotná délka letu zůstane stejná, včetně náhradního letiště. Hodinovou sazbu instruktora zjistíme na stránkách personální agentury. Měsíční sazba činí 30 tisíc Kč, při výpočtu uvažujeme, že podle vyhlášky č. 466/2006 Sb, celková pracovní doba pilota nesmí překročit 280 hodin v průběhu 90 kalendářních dnů. Vyhází to na maximální 93 hodiny měsíčně, hodinová sazba pak – 323 Kč/h. [36] [33]



Po dosažení hodnot získáme náklady na posádku vztažené k letu:

$$\text{Náklady na posádku} = 322 * 1,82 = 586 \text{ Kč.} \quad (6.15)$$

Doba letu zahrnuje pojiždění, traťový let, včetně vzletu a přistání a dobu pro let na náhradní letiště.

Náklady na provozní personál vypočítáme stejným způsobem jako v případě obchodního dopravce. Zde pak nezbytným provozním personálem jsou:

- odpovědný vedoucí pracovník,
- osoba odpovědná za zajištění shody s legislativními požadavky,
- pracovník provozního dispečinku.

Hodinová sazba pro odpovědného vedoucího a osobu odpovědnou za shodu – 250 Kč/h, provozní personál – 200 Kč/h. Po dosažení:

$$\begin{aligned} \text{Náklady pozemní personál} &= (2 * 250 + 1 * 200) * 1,82 \\ &= 1274 \text{ Kč} \end{aligned} \quad (6.16)$$

Samotné letadlo pravděpodobně bude ve vlastnictví, což znamená, že tady vznikne povinnost odvádět daňové odpisy. Daňové odpisy vztažené ke vstupní ceně letadla, která v našem případě činí 3 001 475 Kč a pak se rozkládá buď rovnoměrně nebo zrychleně. Finální částka daně se však nemění, a proto pro jednodušší výpočet budeme předpokládat, že forma odpisu je rovnoměrná.

V našem případě roční částka za odpis bude následující:

$$\text{Daňové odpisy} = 3001475 * 0,105 = 315 155 \text{ Kč.} \quad (6.17)$$

Vydělíme tuto částku 12 a pak 31 a získáme částku vztaženou k jednomu letu – 847 Kč.

Náklady na údržbu za předpokladu ročního náletu, který stanoví 150 letových hodin, budou 42 tis. Kč. Podle zkušeností jiných majitelů tohoto letadla. [37]

Vzhledem k požadavkům nařízení Evropského parlamentu a Rady ES č. 785/2004, by měl provozovatel zajistit smluvní pojištění odpovědnosti za škody způsobené letadlem – povinné



ručení. Náklady na pojištění pak závisí na mnoha parametrech, ale hlavním pro pojišťovnu bude frekvence a výše škod. Zde je logika poměrně jasná, čím vyšší frekvence a velikost škod, tím větší pravděpodobnost zopakování škody v budoucnu a s tím i související ztráty na straně pojišťovny. Ze zkušenosti jiných provozovatelů Cessna 172 víme, že povinné ručení vychází přibližně na 27 tis. Kč za rok (2250 Kč/měsíc) Necháme tuto částku i pro nás případ. [37]

Náklady na odbavení se nezmění. Pak tabulka 10 představuje provozní náklady při nelegálním provozu.

Tabulka 10: Provozní náklady - nelegální provozovatel [Vlastní zpracování]

Náklady na palivo	2958 Kč
Náklady na pilota	586 Kč (323 Kč/h)
Náklady na pozemní personál	1274 Kč
Náklady na letadlo (leasing)	847 Kč
Náklady na údržbu	113 Kč
Náklady na pojištění	76 Kč
Náklady na handling	3000 Kč
Celkem za let	8754 Kč

Pak na základě známé ceny letu vypočítáme daně a získáme:

- odvody na sociální a zdravotní pojištění - 629Kč,
- základ daně – 7617 Kč,
- daň z příjmu – 1447 Kč,
- odvod DPH²⁵ – 2925 Kč.

²⁵ DPH na vstupu 21%



Tabulka 11: Porovnání výsledků výpočtu daně [Vlastní zpracování]

Celkové odvody	Legální obchodní provoz	Nelegální obchodní provoz
Sociální a zdravotní pojištění	2526 Kč	629 Kč
Daň z příjmu	756 Kč	1 447 Kč
DPH	2 851Kč	2 925 Kč
Celkem	6 133 Kč	5 001 Kč

Tabulka 11 představuje porovnání výsledků výpočtů. Jak je vidět největší dopad představuje odvody na sociální a zdravotní pojištění. Odvody na sociální a zdravotní pojištění jsou závislé na množství zaměstnanců a jejich hodinové sazbě. Při obchodním provozu, na rozdíl od neobchodního a zvláštního vznikají větší požadavky na personál a jeho kvalifikace.

Daň z příjmu však vyšla nám vyšší u nelegálního dopravce. Důvodem je, že její velikost závisí na výše základu daně, který lze spočítat jako rozdíl celkových výnosu a nákladu. V případě nelegálního, ten má velké výnosy a malé náklady.



7. Návrh metod zjišťování nelegální letecké dopravy

Následující podkapitola věnují návrhu metod pro odhalení nelegální letecké dopravy, jejíž cílem je vytvořit optimální proces zjištění a predikce provedení nelegálních letů.

7.1 První metoda – „Filtrování na základě charakteristik, odpovídacích podezřelému chování“

Při tvorbě následující metody budeme vycházet z charakteristik letadla provozujícího potenciálně nelegální provoz, kterými jsou:

- letadla s počtem osob na palubě v rozmezí od 2 do 19 lidí,
- vlastník a provozovatel se shodují, případně spadají do jedné obchodní skupiny,
- nelicencovaný provozovatel.

K aplikace tyto metody do reálného provozu nejdřív potřebujeme zjistit jakým způsobem ÚCL obdrží potřebná pro charakteristiky data.

7.1.1 Vstupní data

Definujeme vstupní data:

- typ letadla,
- informace o vlastníkově a provozovateli,
- informace o druhu provozu.

Informace vztažené k typu letadla a technickým charakteristikám se uvádějí do prohlášení, případně žádosti o AOC a takže se vkládají do leteckého rejstříku, v případě letadla české státní příslušnosti.

Do prohlášení se pak uvádí:

- informace o provozovateli (název, sídlo atd),
- datum zahájení provozu,
- informace o letadle (výrobní číslo, typ, poznávací značka, hlavní základna).
- Informace o druhu provozu,
- Informace o organizaci k řízení a zachování letové způsobilosti. [2]



Do leteckého rejstříku se zapisují tyto údaje:

- vlastník,
- provozovatel,
- poznávací značka,
- typ a výrobní číslo letadla,
- zřízení zástavního práva k letadlu, součástí a náhradním dílům,
- letadlová adresa, je-li přidána,
- datum zápisu a výmazu z leteckého rejstříku. [13]

Jak je vidět z výše zmíněného obsahu prohlášení a informace zadaných do leteckého rejstříku, informace označené za charakteristické pro letadlo provozující potenciálně nelegální let ÚCL ČR získá od provozovatele. Tyto informace se následovně ukládají do databáze, kde jejich pak lze snadno vyfiltrovat na základě charakteristik odpovídajících podezřelému chování.

7.2 Druhá metoda – „Analýza dat“

Následující metoda zjištění předpokládá odhalení nelegálního provozu prostřednictvím analýzy dat, poskytnutých provozovatelem na Celní správu a Úřad pro civilní letectví.

7.2.1 Celní správa – data

Jak již bylo zmíněno ve 4.kapitole, spotřební daň přímo souvisí s množstvím spotřebovaných pohonných hmot. V našem případě jde o letecké pohonné hmoty, které osvobození od spotřební daně.

Vzhledem k poskytovateli pohonných hmot, například Twintrans, prodej leteckých pohonných hmot probíhá bez spotřební daně v ceně²⁶. Pokud provozovatel provádí okolní činnost, která nepředpokládá osvobození od spotřební daně, tak bude muset ji zaplatit. [32]

Tak například letecká škola, která provádí letecký výcvik a poskytuje pronájem letadel, měla by zaplatit spotřební daň za palivo z okrajové činnosti použité při pronajmu jiným osobám mimo výcvikovou organizace. Podstatě zákazník (nájemce) při pronajmu letadla zaplatí za palivo včetně spotřební dani, kterou pak musí celnímu úřadu letecká škola zaplatit.

²⁶ Pokud provozovatel prokáže nárok na osvobození, viz podkapitola č. 4.1.2



V tomto případě Celní správa bude evidovat následující informace:

- identifikační číslo organizace (dále jen IČO) provozovatele,
- výše odvedené spotřební daně.

Dále lze předpokládat, že k odvedené spotřební daně provozovatel přiloží zpřesňující informace k prováděné činnosti. Z výše odvedené spotřební daně lze stanovit množství paliva, které bylo spotřebováno na okrajovou činnost. Množství paliva pak představuje objem okrajové činnosti.

7.2.2 Úřad pro civilní letectví – data

V případě ÚCL ČR, platí že, provozovatel, který by chtěl provádět obchodní leteckou dopravu měl by před zahájením provozu získat oprávnění pro obchodní leteckou dopravu. V případě neobchodního a zvláštního provozu, platí že provozovatel by měl prostřednictvím prohlášení informovat ÚCL ČR o provozu. Obsah prohlášení již byl zmíněn v předchozí podkapitole, viz podkapitola č. 7.1. Dále nesmíme zapomenout, že ÚCL ČR disponuje informací o provozovateli a vlastníkovi letadel české státní příslušnosti.

Dále z nařízení (EU) č.965/2012, víme že provozovatel v nezávislosti na druhu provozu by měl zavést systém zapisování závad a poruch zjištěných v průběhu provozu mezi dvěma plánovanými návštěvami technické základny údržby a takže informaci potřebné z hlediska bezpečnosti letu (TLB). [2][38]

Systém záznamů pak sestaven podle složitosti letadla a komplexnosti údržby a provozu, však by měl obsahovat následující informace podle jednotlivých sekci:

- Sekce 1 – informace o provozovateli, včetně registrační značky letadla,
- Sekce 2 – temeny předcházející údržby, případně výměnu letadlových celků a takže obsahovat uvolnění letadla do provozu (CRS),
- Sekce 3 – typ letadla, datum a místo vzletu a přistání, čas vzletu a přistání, průběžný přehled nalétaných hodin, detailní informace o defektech a závodech letadla které má vliv na bezpečný provoz letadla, množství doplněného paliva a oleje před začátkem a na konci letu, informace o provedení předletové prohlídky,
- Sekce 4 – informace o všech odložených závodech, které mají vliv na bezpečný provoz,
- Sekce 5 – nezbytné podpůrné informace o údržbě. [38]

Pomocí sekce 3, ÚCL ČR schopní dozvědět objem provozu jednotlivého letadla, včetně kam provozovatel lítá. Součtem všech objemů provozu jednotlivých letadel ve flotile provozovatele dozvíme celkový objem provozu.

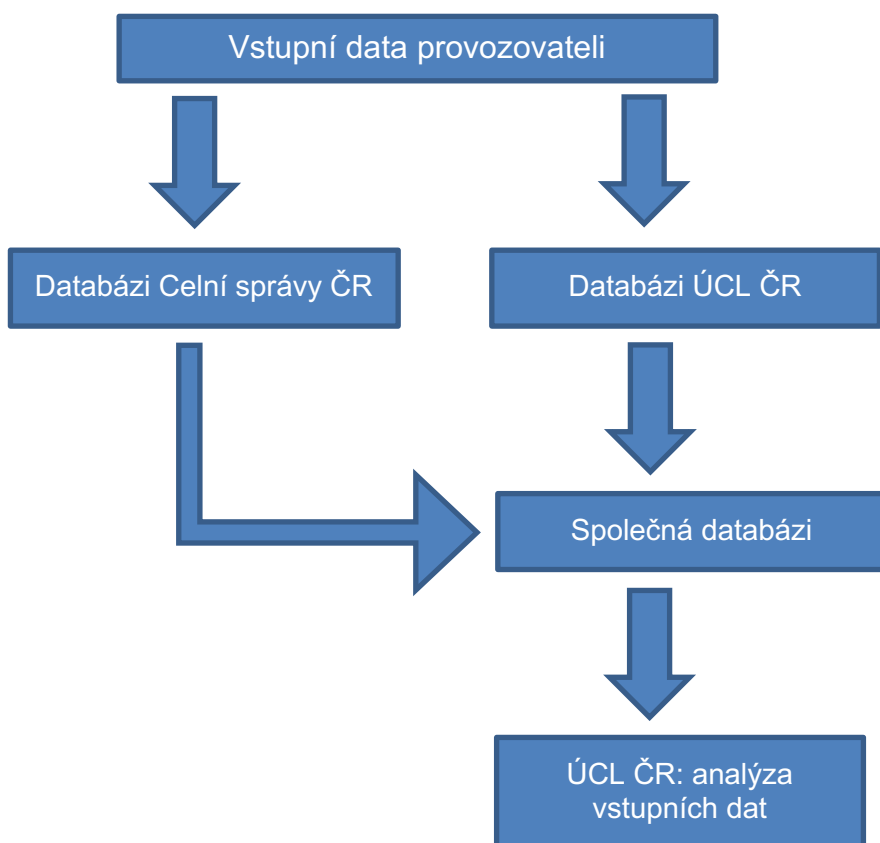
7.2.3 Návrh metody

Metoda „Analýza dat“ předpokládá spolupráci Celní správy a Úřadu pro civilní letectví, níže bychom chtěli podrobněji popsat postup potenciální kooperaci.

Při návrhu metody vycházíme z následujících dat:

- IČO provozovatele,
- objem okrajové činnosti (výše zaplacené spotřební daně, včetně zpřesňujících informací) / objem celkového provozu.

Spolupráce dvou orgánů předpokládá vytvoření společné databázi, kam budou jednotlivá data pak nahraná. Samotný proces pak lze popsat pomocí následujícího obrázku 1:



Obrázek 1: Schématický popis možné spolupráce [Vlastní zpracování]



Obrázek 1 představují navržený metod zjištění. Metod se dá rozdělit na 3 části následovně:

- První část – „Vstup data“: provozovatel zašle spotřební daň na celní úřad a data z technického deníku ÚCL získá při kontrole,
- Druhá část – „Uložení dat“: vstupní data následně se uloží do interních databázi,
- Třetí část – „Analýza dat“: data z Celní správy, na žádost ÚCL ČR, budou nahraní do společní databázi, kde proběhne jejich následující zpracování.

Zpracování vstupních dat bude probíhat ve společní databázi. K informacím z technického/ých deníku/ů, které ÚCL ČR poskytné provozovatel na výžadaní a leteckého rejstříku, budou přidaná data z Celní správy, které představují okrajovou činnost provozovateli. Vzhledem k tomu, že výše spotřební daně z minerálních olejů nám známá, viz podkapitola 4.1.2, jsme schopní převést výše zaplacené daně v množství spotřebovaného paliva. Dále na základě dostupných ÚCL ČR informace, jakož typ a počet letadel, provést analýzu objemů provozu a zjistit, jestli okrajová činnost se provádí podle podmínek²⁷.

Zmíněné výše metody lze společně aplikovat do jediného nástroje – databázi, kam vstupní data budou nahraní z jednotlivých databázi úřadů.

²⁷ Zisk mimo organizace, viz příloha 1



8. Návrh nástroje ke snížení ztrát státu z nelegální činnosti

Následující nástroj by měl posloužit jako návrh k vytvoření společné databázi ÚCL ČR a Celní správy. Prostřednictvím tohoto nástroje lze evidovat lety všech druhů provozu, což umožní následující odhalení nelegálních případů. Další výhodou je, že při odhalení a úkladní nelegálních případů bude docházet k jejich evidenci, což v budoucnu umožní analýzu důvěryhodného vzorce dat s následujícím návrhem způsobu zmírnění.

8.1 Popis nástroje

Nástroj bude aplikován formou Excel tabulky. Tento program splňuje požadavky dané zamyšlenou činností: snadné uložení, filtrace dat dle potřebných charakteristik, přístup s možností upravovat data z několika zařízení. Další výhodou je, že k užívání nepotřebujeme speciální znalosti a samotný program používán většinou firem.

Vzhledem k chybějícím oficiálním datům o nelegálním provozu, bude nástroj aplikován pomocí dat vyfiltrovaných z Leteckého rejstříku, viz tabulka 3²⁸.

Příloha B obsahuje vzor společné databázi ÚCL ČR a Celní správy. Do jednotlivých sloupců jsou vložena data vztahena k provozovateli a jednotlivému letadlu, kde barevné rozdělení představují oblasti zodpovědnosti jednotlivých úřadů:

- Celní správa, světlo-modrá: IČO, výše zaplacené spotřební daně, zpřesňující informace,
- ÚCL ČR, světlo-zelená: součet spotřebovaného paliva, celkový počet letadel provozovateli, typ letadla, imatrikulace, vlastník letadla a druh provozu.

Společnými informacemi pro ÚCL ČR a Celní správu je IČO provozovatele/daňového subjektu, na jehož základě lze následovně provést kontrolu, zda data byli zadaná správně.

8.2 Aplikace nástroje – modelování

Při modelování předpokládáme, že data do sdíleného souboru byli zadaná dle zmíněné zodpovědnosti, a to na žádost ÚCL ČR.

²⁸ Informace z tabulky 3, pro účely modelování byly upraveny.



Dále předpokládáme, že data ÚCL ČR se doplňují průběžně do sdílené databázi (obrázek 2) na základě informace z technického deníku jednotlivých letadel, Leteckého rejstříku a různých oznámení od provozovatelů, například oznámení o zahájení výcviku, které posílají výcvikové organizace.

Provozovatel/ daňový subjekt	Součet spotřebovaného paliva v l	Přůměrná spotřeba letadla	Typ letadla	Množství letadel	Vlastník letadla	Pro ATO/DTO: množství studentů za rok	Druh provozu
A	11460	53,7	Cessna 206	OK - E JH	A	20	Neobchodní
		53,7	Cessna 206	OK - EJM	A		
B	68976	181,4	Cessna 208	OK - CZG	B	N/A	Zvláštní
C	47890	53,7	Cessna 206	OK - EKT	C	40	Neobchodní
		53,7	Cessna 206	OK - GEO	C		
		64,3	Cessna 414	OK - MIS	C		
		37,8	Cessna 172	OK - MIT	C		

Obrázek 2: Vzor společné databázi – oblast zodpovědnosti ÚCL ČR [Vlastní zpracování]



Jakmile Celní správa doplní data k jednotlivým IČO, viz obrázek 3, nastroj automatické vypočítá množství spotřebovaného paliva z okrajové činnosti a ÚCL ČR tím získá přehled jaké množství pohonných hmot bylo spotřebováno na okrajovou činnost.

Odpovědný Celní úřad	IČO provozovatele	Výše zaplacené SPD v Kč
Celní úřad pro Středočeský kraj	45144290	33255,6
Celní úřad pro Jihomoravský kraj	86652079	0
Celní úřad pro Kralovéhradecký kraj	02402718	345678,7

Obrázek 3: Vzor společné databázi – oblast zodpovědnosti Celní správy [Vlastní zpracování]

Provedením analýzy obsahu společné databázi, viz obrázek 4, ÚCL ČR schopní zjistit poměr okrajové činnosti k primární a průměrný nálet jednotlivých letadel.

Odpovědný Celní úřad	IČO provozovatele	Výše zaplacené SPD v Kč	Množství spotřebovaného paliva v l	Provozovatel/daňový subjekt	Součet spotřebovaného paliva v l	Přůměrná spotřeba letadla	Typ letadla	Množství letadel	Vlastník letadla	Pro ATO/DTO: množství studentů za rok	Druh provozu
Celní úřad pro Středočeský kraj	45144290	33255,6	2590	A	11460	53,7	Cessna 206	OK - EIH	A	20	Neobchodní
						53,7	Cessna 206	OK - EJM	A		
Celní úřad pro Jihomoravský kraj	86652079	0	0,00	B	68976	181,4	Cessna 208	OK - CZG	B	N/A	Zvláštní
Celní úřad pro Kralovéhradecký kraj	02402718	345678,7	26922,02	C	47890	53,7	Cessna 206	OK - EKT	C	40	Neobchodní
						53,7	Cessna 206	OK - GEO	C		
						64,3	Cessna 414	OK - MIS	C		
						37,8	Cessna 172	OK - MIT	C		

Obrázek 4: Vzor společné databázi – obsah celkem [Vlastní zpracování]

Pokud při analýze dat, odpovědná osoba ÚCL ČR přijde k tomu, že rozsah okrajové činnosti neodpovídá druhu provozu, případně překročí podmínky provozu například: pohonné hmoty spotřebované pro pronájem letadel u ATO/DTO nebo organizace vytvořené pro účely



propagace lítání tvoří více než 40%²⁹ od celkového množství spotřebovaného paliva. Odpovědná osoba by měla podat žádost na finanční úřad o poskytnutí informace o příjmech, případně výše zaplacené daně z příjmu. Tak zodpovědná osoba pak bude schopná porovnat celkový objem vykázaný jako provoz s objemem zaplacené daně a zjistit, zda finanční výnosy provozovatele odpovídají zamyšlenému druhu provozu. Příloha B představuje vzor databází rozšířené o data z finančního úřadu.

8.3 Diskuze

Vytvoření společné databázi ÚCL ČR a Celní správy by mělo umožnit evidenci objemů provozu, díky které lze zjistit, zda provedená činnost odpovídá zamyšlenému druhu provozu či nikoliv. Pokud vykázané hodnoty neodpovídají, lze následně vyžádat doplňující informaci od provozovatel nebo finančního úřadu.

Aplikace a následující udržování nástroje Úřadem pro civilní letectví umožní evidovat případy nelegální činnosti a v budoucnu vytvořit efektivní způsoby zjištění případů na základě dat z provozu, který dále poslouží k omezení množství případů. Investice státu při zavedení nástroje do provozu budou vyšší než vypočítaný dopad z nelegální činnosti. Tento problém, lze vyřešit pomocí automatizace procesu sběru dat

Návrh nástroje, metodiky odhadu a výpočet dopadu jsou hlavními přínosy dané diplomové práce. Však bychom zde chtěli taky definovat i limitace této práce, což jsou chybějící data o provozu. Vzhledem k zvolenému tématu, jde o citlivá data, která bohužel se nepodařilo získat.

²⁹ Podle zákona č. 586/1992 Sb., České národní rady o daních z příjmů.



Závěr

Diplomová práce řeší problematiku nelegálního leteckého provozu v rámci České republiky a jeho dopad na ekonomiku státu. První část této práce zaměřená na vytvoření podkladu pro zpracování praktické části. Na základě platné evropské a národní legislativy byli popsány požadavky na jednotlivé typy provozu a podmínky za kterých lze provoz uskutečňovat.

Analýzou jednotlivých požadavků na provoz a personál pro každý druh jsme získali přehled možné motivace k provedení nelegální činnosti. Tak lze konstatovat, že na obchodní provoz se kladou vyšší legislativní nároky, což vyvolává i vyšší finanční ztráty při zakládání společnosti, ale taky i při následujícím provozu. Nedodržení jednotlivých požadavků, případně nevyhození jejím tvoří různé formy nelegálního provozu, jimiž lety provozovatelů bez licence, provoz neodpovídající charakteru licence a neodpovídající kvalifikace pilota. Dále zde byla taky provedená analýza přístupů jiných zemi k dané problematice. Vybrali jsme pro tyto účely Velkou Británie a USA. Na základě dostupných dat jsme zjistili, že britský CAA daný problém řeší cestou informování cestujících a to prostřednictvím brožur, ale však zveřejněné případy úspěšného odhalení zjistit se nepodařilo. Na rozdíl od britského CAA, americký FAA tyto případy zveřejnil. Na jejichž základě jsme vytvořili charakteristiky nejvíc odpovídající možné nelegální činnosti vztahující k letadlu.

Další část věnuje analýze současné situace. Při rozpracování této diplomová práce, prvním krokem bylo rozhodnuto zjistit přístup Úřadu pro civilní letectví k dané problematice. Bylo námi zjištěno, že zmíněné státní orgán problematiku nelegálního provozu řeší prostřednictvím namátkových kontrol a kontrol na základě anonymních hlášení. Takže jsme zjistili, že ÚCL ČR nelegální činnost neukládá do speciální databázi. Dále, snahou získat data o nelegálním provozu, byla námi vytvořena poptávka po nelegálním letu. Z oslovených 37 firem, odpověď jsme obdrželi jen od 3, kde dvě firmy poslali cenovou nabídku a jedna firma odmítla přepravu. Výsledek poptávky bohužel nelze považovat za dostačující, však jsme zjistili cenu poptaného nelegálního letu.

Vzhledem k neúspěšnému pokusu získání dat, bylo rozhodnuto provést modelování možných případů nelegální činnosti. Na základě požadavků nařízení (EU) č. 956/2012, byl vytvořen rozhodovací diagram, jehož výsledky představené tabulkou 3. Pro každou z jednotlivých větví dále byli popsány scénáře.



Čtvrtá část diplomové práce se věnuje studiu současného daňového systému České republiky. Ze studia daňového systému jsme zjistili, které daně a odvody proviněním platit letecký provozovatel. Dále zde jsme popsali i provozní náklady a jejich rozdíl na základě legislativních požadavků.

Pátá část se popisuje finančních výnosů z provozu jednotlivých druhů provozu. Zde se také stanoví finanční výnosy při nelegálním provozu na základě pěti namodelovaných a popsáných scénářů.

Dále následuje část věnující výpočtu ekonomického dopadu nelegální činnosti na ekonomiku státu. Zde pro účely porovnání nákladu a stanovení dopadu, byl také poptán i legální let za stejných podmínek. Na základě výsledků poptávky a odhadu provozních nákladů při nelegálním a legálním letu bylo námi zjištěno, že dopad z nelegální činnosti na stát je poměrně malý. Největší dopad představují odvody na sociální a zdravotní pojištění, viz tabulka 11.

Sedmá část se věnuje návrhu metod odhadu nelegální činnosti. Při tvorbě návrhu zjišťování nelegálních letů, jsme vyházeli jak z možnosti ÚCL ČR tak i ze zkušenosti jiných zemí s touto problematikou. Na základě analýzy zveřejněných FAA případů nelegálních letů, jsme vytvořili charakteristiky vztahující k letadlu platné pro český trh letecké dopravy. Dále provedením rozsáhlého studia národní legislativy, jsme navrhli druhou metodu, která spočívá v možné spolupráci několika orgánů.

Poslední část této diplomové práce se věnuje tvorbě nástroje. Dle mého názoru, pokud ÚCL ČR rozhodnou daný nástroj aplikovat do provozu, ten jim by měl umožnit usnadnění procesu zjištění nelegální činnosti a evidence případů. Na základě poslední, v budoucnu lze nástroj rozšířit díky provedení analýzy důvěryhodného a dostačujícího vzorce dat. Otázky udržování a nákladů na zaměstnanci potřebné pro tuto činnost, v budoucnu lze vyřešit automatickým doplněním dat z interních systému příslušných orgánů.



Seznam použité literatury

1. Convention on International Civil Aviation: DOC 7300/9. Montreal, 2006, ročník 1977. Dostupné také z: <https://www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx>
2. Nařízení komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008. In: eur-lex.europa.eu [online]. [cit. 17.11. 2022]. Dostupné z: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/2022-06-09>
3. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. In: Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2022 [cit. 17. 11. 2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>
4. Směrnice ÚCL č. CAA-SL-030-n-14: Postupy pro počáteční osvědčování provozovatele obchodní letecké dopravy za účelem získání/vydání Osvědčení leteckého provozovatele /AOC/. In: caa.cz. Praha, ročník 2021, číslo 147. Dostupné také z: https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2021/06/CAA-SL-030-n-14_Zm5.pdf?cb=0ced0c002d786038e731385342747a82
5. Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011 , kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví, In: eur-lex.europa.eu [online]. [cit. 17.11. 2022]. Dostupné z: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>
6. A guide to the Air Operator's Certificate. In: Britishhelicopterassociation.org [online]. CAA UK and BHA [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://www.britishhelicopterassociation.org/wp-content/uploads/Illegal-Public-Transport.pdf>



7. Safe Air Charter Operations: About Safe Air Charter. Faa.gov [online]. Washington: Federal Aviation Administration, 2022 [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: https://www.faa.gov/about/initiatives/safe_charter_operations
8. FAA Proposes \$576,400 Civil Penalty Against Florida-based Bluefin Aviation Services for Alleged Illegal Charter Flights. Faa.gov [online]. Washington: Federal Aviation Administration, 2020, 21 August 2020 [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://www.faa.gov/newsroom/faq-proposes-576400-civil-penalty-against-florida-based-bluefin-aviation-services-alleged>
9. FAA Proposes \$3.3 Million Civil Penalty Against The Hinman Co. Faa.gov [online]. Washington: Federal Aviation Administration, 2018, 29 June 2018 [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://www.faa.gov/newsroom/faq-proposes-33-million-civil-penalty-against-hinman-co>
10. Darby Aviation Fights Back Against FAA Allegations: Accused Part 135 Operator Responds To FAA Press Release, Allegations. Aero-news.net [online]. 2010, 25 April 2010 [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <http://www.aero-news.net/index.cfm?do=main.textpost&id=4cfb1681-7bca-48e1-8fe4-939a1a7f9bf6>
11. FAA Proposes \$1.38 Million Civil Penalty Against Campbell Oil & Associates in North and South Carolina. Faa.gov [online]. Washington: Federal Aviation Administration, 8 October 2021 [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://www.faa.gov/newsroom/faq-proposes-138-million-civil-penalty-against-campbell-oil-associates-north-and-south>
12. FAA Proposes \$1.2M in Civil Penalties Against Five Companies for Alleged Illegal Charter Flights. Faa.gov [online]. Washington: Federal Aviation Administration, 5 August 2021 [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://www.faa.gov/newsroom/faq-proposes-12m-civil-penalties-against-five-companies-alleged-illegal-charter-flights>
13. Letecký rejstřík. Lr.caa.cz [online]. Praha: Úřad pro civilní letectví [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://lr.caa.cz/letecky-rejstrik>



14. SEZNAM DRŽITELŮ OSVĚDČENÍ PRO PROVÁDĚNÍ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY [online]. Praha: Úřad pro civilní letectví, 2022 [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2022/09/Provozovatele_CAT_21-09-2022.pdf?cb=7d155d9d36cb1f14be3e49463e7987e8
15. Zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty. In: Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2022 [cit. 28. 11. 2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-235>
16. Zákon č. 337/1992 Sb., České národní rady o správě daní a poplatků. In: Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2022 [cit. 28. 11. 2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-337>
17. České aerolinie: Kontakty. Csa.cz [online]. [cit. 2022-11-28]. Dostupné z: <https://www.csa.cz/cz-cs/kontakty/ceska-republika-praha/>
18. Klasifikace produkce (CZ-CPA) platná od 1. 1. 2015. Czso.cz [online]. Český statistický úřad [cit. 2022-11-28]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/klasifikace-produkce-cz-cpa-platna-od-1-1-2015->
19. Zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních. In: Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2022 [cit. 28. 11. 2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2003-353>
20. Osvobození leteckých pohonných hmot po nabytí účinnosti nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008: Č. j. 44604/2016-900000-231. Celnisprava.cz [online]. Celní správa [cit. 2022-11-28]. Dostupné z: https://www.celnisprava.cz/cz/dane/spotrebni-dane/mineraly/Informace/Informace_16_44604.pdf
21. Seznamovací lety a osvobození leteckých pohonných hmot od SPD: Č.j. 47926/2022-900000-231. Celnisprava.cz [online]. Celní správa [cit. 2022-11-28]. Dostupné z:



https://www.celnisprava.cz/cz/dane/spotrebni-dane/Informace/Informace_22_47926.pdf

22. Osvobození leteckých pohonných hmot po nabytí účinnosti nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008: Č. j. 44604/2016-900000-231. Celnisprava.cz [online]. Celní správa [cit. 2022-11-28]. Dostupné z: https://www.celnisprava.cz/cz/dane/spotrebni-dane/mineraly/Informace/Informace_16_44604.pdf#search=letecke%20pohonne%20hmoty
23. Zákon č. 586/1992 Sb., České národní rady o daních z příjmů. In: Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2022 [cit. 28. 11. 2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-586>
24. Zákon č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů. In: Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2022 [cit. 28. 11. 2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-48>
25. Zákon č. 589/1992 Sb., České národní rady o pojistném na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti. In: Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2022 [cit. 28. 11. 2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-589>
26. Zálohy na pojistné na důchodové pojištění. ČSSZ.cz [online]. Česká zpráva sociálního zabezpečení [cit. 2022-11-28]. Dostupné z: <https://www.cssz.cz/zalohy-na-pojistne-na-duchodove-pojisteni>
27. GERASIMOVA, Saška. Obchodní úsek: Nepravidelná doprava. Praha. Přednáška. České vysoké učení technické, Fakulta dopravní, ustav letecké dopravy.
28. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel. In: eur-lex.europa.eu. Dostupné také z: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>



29. Plane PHD: 1980 - 1985 CESSNA 172RG II Cutlass. Planephd.com [online]. Norwalk: Planephd, 2022 [cit. 2022-11-28]. Dostupné z: https://planephd.com/wizard/details/197/CESSNA-172RG-II-Cutlass-specifications-performance-operating-cost-valuation?selected_papi_year=1985
30. Information Manual: Cessna Model 172 RG. Cessna: Sales and Service, 1981.
31. HAJZLER, Ota. Plánování a provádění letu [online]. [cit. 2022-11-28]. Dostupné z: http://otahajzler.cz/files/alpha/planovani_letu.pdf
32. PRODEJ A DISTRIBUCE LETECKÝCH PALIV A PROVOZ LETIŠTNÍCH ČERPACÍCH STANIC. Twintrans.cz [online]. twin trans [cit. 2022-11-28]. Dostupné z: <https://www.twintrans.cz>
33. Vyhláška č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě. In: Zákony pro lidi.cz [online]. © AION CS 2010-2022 [cit. 28. 11. 2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-466>
34. Administrativní pracovník tech. záznamů o údržbě letadel. Jobs.cz [online]. [cit. 2022-11-28]. Dostupné z: <https://www.jobs.cz/rpd/1572924304/?searchId=07f889d2-3a9c-46fa-a476-b16214083055&rps=233>)
35. Compare private planes: Cessna Citation Náklady na vlastnictví a provoz M2 [online]. Londýn: Magic Lagoon Limited [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://compareprivateplanes.com/cs/articles/cessna-citation-m2-ownership-operating-costs>
36. Letečtí instruktoři [online]. Primecore [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://personalka.cz/222260>
37. Sen o vlastním letadle Cessna 172. Aeroweb.cz [online]. Aeroweb [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/clanky/2748-sen-o-vlastnim-letadle-cessna-172#:~:text=Jinými%20slovy%2C%20na%20koupí%20letadla%20je%20potřeba%20se,pravděpodobnost%C3%AD%20ty%20největš%C3%AD%20náklady%20vás%20brzy%20teprve%20potkaj%C3%AD>



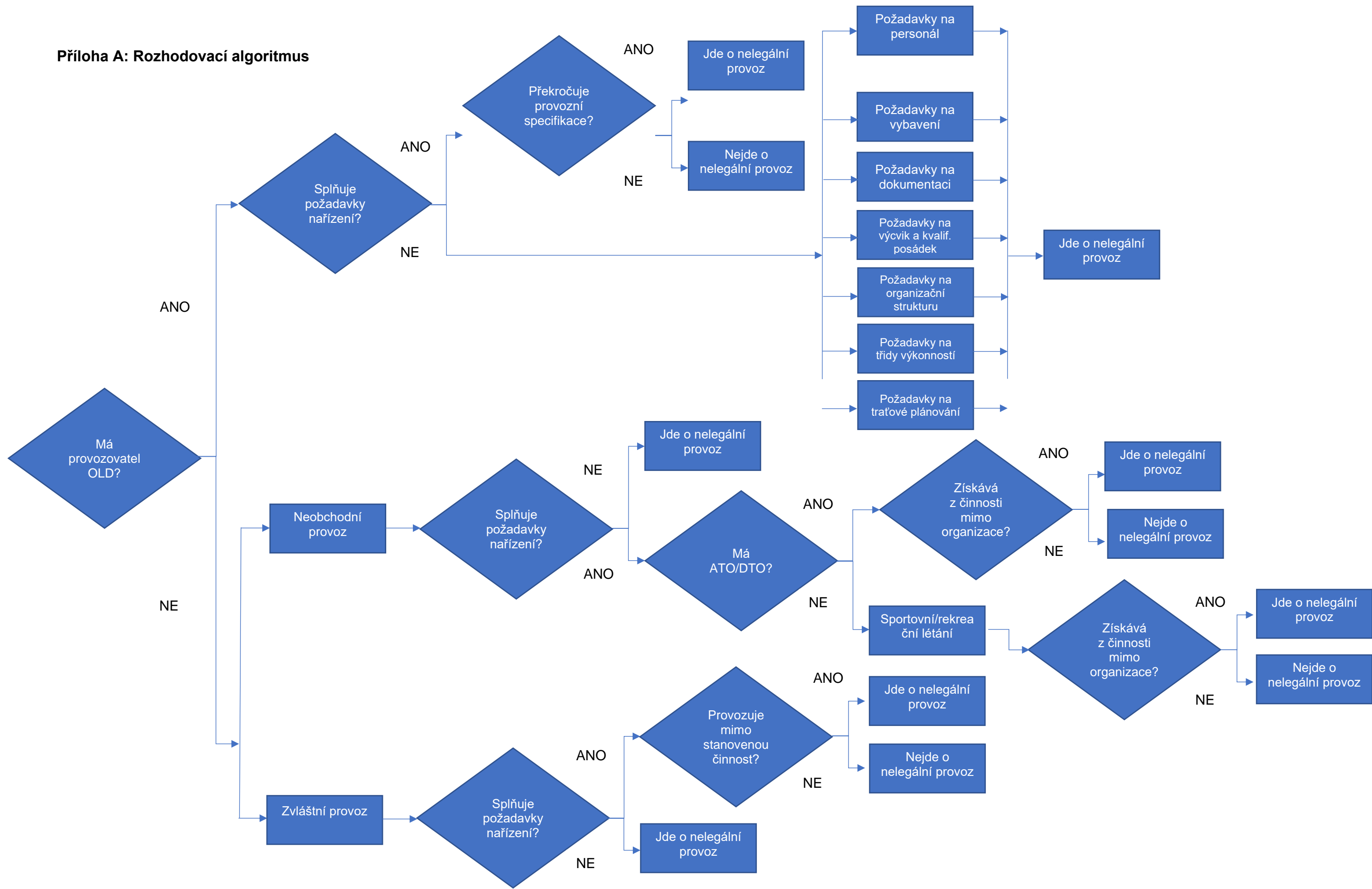


Seznam příloh

Příloha A: Rozhodovací algoritmus

Příloha B: Vzor nástroje k odhalení, evidence a snížení ztrát státu z nelegální činnosti

Příloha A: Rozhodovací algoritmus





Příloha B: Vzor nástroje k odhalení, evidence a snížení ztrát státu z nelegální činnosti

Odpovědný Celní úřad	IČO provozovatele	Výše zaplacené SPD v Kč	Množství spotřebované ho paliva v l	Provozovatel/ daňový subjekt	Součet spotřebované ho paliva v l	Přůměrná spotřeba letadla	Typ letadla	Množství letadel	Vlastník letadla	Pro ATO/DTO: množství studentů za rok	Druh provozu	Výše roční daně z příjmu provozovatele v Kč
Celní úřad pro Středočeský kraj	45144290	33255,6	2590	A	11460	53,7	Cessna 206	OK - EIH	A	20	Neobchodní	13457809
						53,7	Cessna 206	OK - EJM	A			
Celní úřad pro Jihomoravský kraj	86652079	0	0,00	B	68976	181,4	Cessna 208	OK - CZG	B	N/A	Zvláštní	N/A
Celní úřad pro Kralovéhradecký kraj	02402718	345678,7	26922,02	C	47890	53,7	Cessna 206	OK - EKT	C	40	Neobchodní	25674550
						53,7	Cessna 206	OK - GEO	C			
						64,3	Cessna 414	OK - MIS	C			
						37,8	Cessna 172	OK - MIT	C			